



[redacted]

HISTOIRE

DES CHEMINS DE FER

HISTOIRE

DES

CHEMINS DE FER

I

Généralités
Amérique. — Océanie

PAR

Kernoël MASSON

//

Avocat a la Cour d'Appel

L'UNION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

47, rue des petites-écuries, 47

PARIS

—

1912



PRÉFACE

On a voulu écrire une Histoire des chemins de fer qui, en dehors d'un programme quelconque et de tout esprit de secte, rappelât dans ses traits essentiels les péripéties innombrables de cette œuvre « aux cent actes divers ». Aucun point de vue juridique, économique, financier n'a servi de guide : nul livre ne peut être plus indifférent à l'horaire du voyageur.

L'on n'ose aujourd'hui parler d'histoire sans se sentir gêné par les règles nombreuses et impérieuses qui la compriment et l'enserrent, science, vie, couleur locale. Fénelon pose ces règles, pour ainsi dire au même moment où Bossuet fait irruption dans son domaine avec son Dieu qui commande, inspire, règne, dépose, fait des miracles (1), emplit le ciel et la terre de sa gloire et de sa majesté et de lui-même, à ce point que les hommes, réduits à l'état d'atomes, rois, podagres, ne sont plus dans sa main pressante que des esclaves et des marionnettes.

Cependant, Descartes a rompu toute attache ; le « Discours de la Méthode », mis à l'index, est reçu « jusqu'à correction, *donec corrigatur* » ; l'histoire perd la pompe qu'elle avait depuis Tite Live. Les sujets cessent d'être des mannequins artistiques : on cherche leur être dissimulé sous des discours pompeux et uniformes. Le style même, cette enveloppe de la

(1) Oraison funèbre de Henriette-Marie de France : « un trône miraculeusement rétabli », et *passim*.

pensée, se brise à son tour. A la période succède la phrase courte, hachée, comme la « maxime », de Sénèque à la pourpre oratoire de Cicéron ; Spinoza fonde le panthéisme ; Montesquieu (1) se livre à des expériences sur des langues de mouton pour tirer des inductions sur le caractère des Moscovites. Enfin Hegel explique les choses les plus diverses, celles qui restaient incompréhensibles : « tout ce qui est réel est rationnel », tant le principe de la raison suffisante est fécond, mais la justification constante du fait accompli, présenté comme nécessaire, presque divin, soulève des consciences (2) et le nombre des historiens ne fait qu'accuser la divergence toujours croissante des écoles philosophiques qui semblent désormais avoir rompu sans retour.

Si la Poésie se flatta d'être « une peinture plus puissante », l'Histoire n'eut pas moins d'ambition. Ce fut, dit Michelet, une Résurrection, mais à coup sûr éphémère, illusoire.

Ter frustra comprensa manus effugit imago.

Néanmoins, la force de l'imagination supplée au néant : elle détermine *Notre-Dame-de-Paris*, tous les drames de Hugo. De même, l'histoire est pour Thiers « une glace sans tain » immense, invisible, derrière laquelle on voit la poussière de la bataille, les chevaux perler, un bal à la Cour ou la majesté d'un Conseil. Aussi, quoiqu'il en soit de « la noble métaphysique du XVIIe qui a péri sous les coups de la philosophie critique » ou de la valeur des systèmes qui l'ont suivie, l'histoire reste toujours une œuvre d'art, une série de tableaux, un mur vivant « de chose humaine » : cette théorie trouve sa plus forte et sa dernière expression dans la préface de la *Légende des Siècles* comme elle avait trouvé son origine et sa démonstration complète dans la *Dramaturgie* de Hambourg, tant les idées générales se rejoignent à travers le temps

(1) *Esprit des lois*, liv. XIV, chap. II.

(2) Laurent. *Etudes sur l'histoire de l'humanité.*

et l'espace au point de ne plus différer et de paraître formulées en une même langue, un même lieu, un seul jour. Mais la notion du fait et celle de la cause continuent à être distinctes comme depuis Aristote qui les posa et les sépara.

Dès lors, la connaissance de la cause de cette raison métaphysique semble avoir monté au premier rang, réduit le fait à une possession secondaire, vulgaire et abandonnée. La véritable connaissance, la science réelle, est celle du pourquoi, dit Aristote. C'est par application de ce principe qu'en France, au XVIIIe, on écrit des histoires « philosophiques » après avoir abandonné en physique le principe d'Aristote que la « nature a horreur du vide », tant la science a apporté un élément de discorde dans la science et que dans l'univers les naturalistes furent moins divisés par l'apport de faits innombrables que par la théorie de l'évolution, à ce point qu'avec l'écart absolu des doctrines, qui engendre le ton dogmatique, solennel, le dédain ou l'injure, on se demande aujourd'hui ce qu'il reste de cette opinion de Nisard qu'il présente comme un axiome, que nous sommes jusqu'à la fin de notre vie séduits par l'art comme par une vérité supérieure ou définitive.

Si parfaite que soit la représentation, elle sera toujours cependant une modification de la nature. Un des effets les plus curieux de cette lutte inconsciente et nécessaire contre le temps et l'espace aboutit à la règle fameuse des trois unités qui engendra tant de discordes. L'art est partout ce qu'indique l'expression allemande qui signifie poésie, imagination, c'est-à-dire une concentration aboutissant à l'affranchissement des lois téléologiques.

La réalité se compose en effet d'une infinité de traits, espacés, disséminés, presqu'uniformes, que l'on ne distingue qu'avec peine, mélangés à leur gangue, souvent voilés, mais qui concourent à un tout, comme dans une prairie le brin d'herbe. Faute de pouvoir tous les saisir, qu'on leur donne une suite : un seul qui n'existe pas, virtuel, est la somme de

tous les autres. Cet artifice rappelle le genre scientifique qui consiste, d'après Bacon, à isoler la cause qui détermine le phénomène.

Ce désir de rechercher l'être sous les accidents, la substance même remonte à Descartes, qui manquait du sens de l'histoire. On pensa dès lors, dans l'engouement de la recherche des causes premières, pouvoir séparer ce qui est un, indissoluble; mais, dégagée de tout objet d'étude, envisagée isolément, la philosophie apparut à Renan une chose stérile, impuissante, vaine, comme la matière sans philosophie, une chose sans raison, de même que pour Taine, la philosophie renferme avec les lois générales, la cause première, la formule unique, qui épuise tous les noms, la mystérieuse, l'inconcevable, l'universelle et détermine l'épouvante et l'horreur (1). De là, une rénovation profonde des choses humaines, un retour, un panthéïsme inconscient, la suppression des barrières entre les époques, les genres de littérature et les formes mêmes de l'art.

Si opposés que soient pour un esprit superficiel, les écrivains les plus divers, Virgile ou Zola, ils confirment cependant l'un et l'autre l'existence des lois abstraites et fondamentales de l'art. Bossuet, Napoléon I[er] ont là-dessus la même rhétorique : le premier « Penser, c'est réduire le nombre de ses idées » ; le second « Il faut écrire l'histoire de France en un volume ou en cent », tant les classiques, y compris Virgile, que Napoléon n'entendait point, ont laissé d'admirables exemples d'un trait unique pour un vaste tableau.

Et rari nantes in gurgite vasto.

Suivant l'idée de César, on a condensé en un seul livre cette matière infertile et petite ; mais il eut été impossible de donner la bibliographie complète qui aurait reflété les lectures d'une vie consacrée à l'étude et que l'étude fit passer comme un songe. On n'a cité que les œuvres capitales. Il

(1) Les philosophes classiques du XIX[e].

reste maintenant à nous excuser de nos lacunes ou de nos erreurs : on pense avoir moins fait une œuvre définitive dans un champ étroit et aride qu'avoir montré aux successeurs la voie définitive.

Toutes les vicissitudes sur l'origine du pouvoir, seulement, auquel la Bible attribue une origine élyséenne, une source divine (1). Un monstre, un imbécile, le dernier des bouffons est une représentation céleste, un mandataire comme le riche. Napoléon III, un maire de campagne descend du ciel. C'est la doctrine véritable, étouffée par la Somme, tiraillée par les Pères ou les simples particuliers avec une audace incroyable : Napoléon I[er] succombe pour avoir abandonné le culte de la Très Sainte Vierge. Dieu soulève comme les flots les colères populaires, se venge et châtie. L'échafaud de Louis XVI est une punition céleste. Tout est Dieu : un ordre du roi est un geste du Ciel. La logique est le seul lien de cette théorie : elle explique l'avènement, la chute des princes, des autorités civiles et militaires, source et joie des caricatures, avec leur sottise et leur importance. Il y a sur la terre une tour à mille échelles mystérieuses, des faits inexplicables : les esclaves aux murènes, les chrétiens aux flammes ou aux lions.

Suivant Thiers (2) l'origine de tous les pouvoirs est dans

(1) Per me reges regnant... per me principes imperant, *Prov.* VII. 15. Non est enim potestas nisi a Deo. Saint-Paul, *Epître aux Romains*, chap. XIII, 1.

(2) Voir étude de P. Albert sur Thiers à propos de ses articles dans *le National* de 1830 Il n'y a pas sur la terre de pouvoir donné par le Très-Haut. La doctrine est très nette, mais, esprit fugace, essentiellement mobile, incapable de fixité, Thiers n'est pas resté fidèle à ce principe aussi énergiquement posé. Il ne persiste pas dans sa séparation des choses divines et humaines ; par exemple, à la fin de son *Histoire de la Révolution* où il croit avoir surpris les secrets de la Providence : le Seigneur aurait donc tout fait, la Révolution après la Monarchie. Enfin Dieu tient dans sa main l'équilibre des empires comme celui des mondes : Charlemagne lui paraît providentiel (discours du 14 nov. 1867, t. XI. C. Lévy).

L'homme éclaire l'écrivain : il veut commander Mac-Mahon, ministre de la guerre, chargé de reconquérir Paris. Fatigué de ce tourbillon incessant, Mac-Mahon l'envoya promener *(Mémoires du général du Barail)*.

l'argent des contribuables. Qui paie, commande : c'est la théorie de Démosthène, la rupture avec le ciel. Ainsi le bourgeois commande un tableau à un artiste (1).

Ce qui est sûr, c'est de voir les théories de Bossuet rester stériles, la complexité infinie des choses (2) et les principes les plus secs de la philosophie hegelienne, sous la plume de Taine, donner des fleurs et des fruits : le Sermon sur la Mort, cette démonstration de notre néant, est la seule chose impeccable.

(1) Cette théorie de l'argent brillait sous le règne de Louis-Philippe : qui payait, votait. On ne comptait pas l'intelligence, les capacités. On ne comprenait pas qu'on peut être très intelligent, très savant et ne rien avoir. Les grosses industries, les grosses fermes apparaissaient dans toute la splendeur ; la matière, voilà la vie, la source de la vie.

(2) Un des points des plus curieux est l'opposition très vive de Laurent vis-à-vis Hegel, Laurent l'adversaire résolu de la doctrine catholique. (*Études sur l'histoire de l'Humanité*, v. Rome).

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

LIVRE I

DE L'ORIGINE A 1830

I

LES MOYENS DE TRANSPORT

1. — Sur terre et sur mer.

Si je désire atteindre ce clocher que, sans accidents de terrain, l'on aperçoit à l'horizon entre les arbres, je pense à suivre, sur mes jambes, la ligne droite qui le rejoint. Pour parcourir la distance qui m'en sépare, doué de l'admirable faculté de mouvement, ainsi que l'animal, je rencontre tour à tour, dans la pure réalité, des marais, des sablières, des cours d'eau, des terres pâteuses, des buissons ou des pierres. Il me faudra quelques jours pour aller au but et peut-être, au milieu de la nature entière, mourir de faim, de fatigue et d'abandon.

La route qui, droite ou courbe, mène à un point est déjà un artifice : c'est la Terre qui s'abaisse à la faiblesse du voyageur, existe sans solution de continuité et franchit dans l'espace les cours d'eau ou les ravins. C'est la matière qui s'ajoute à la matière, conduit l'homme pour ainsi dire, supprime les obstacles, les déchirant ou les contournant. Il n'y a rien et pourtant, une réalité nouvelle, bien qu'on ne puisse la séparer du chemin. Les terres labourées, seules, faisaient des routes une chose nécessaire, car ni les hommes, ni les choses ne

peuvent passer à travers les blés, un rideau d'arbres, de hautes herbes.

Sur une route, une voie romaine, la nature s'appesantit. Les arbres, disposés géométriquement, ne garantissent ni du soleil, ni de la bise, ni de la pluie, ni de la neige, qui les détrempent ou les bouchent. L'homme, à mesure qu'il s'avance, s'égrène, tant il sème ses forces à tous les endroits du chemin. Même bien constitué, il ne parcourt en un jour qu'une distance médiocre, et après trois jours de marche, il a besoin d'un jour de repos.

Dans tous les récits militaires, les traînards se multiplient avec les étapes qui, peu à peu, anéantissent toute une armée brillante : c'est ainsi que la distance, un désert sans eau, une contrée sans vivres, protège les peuples de l'étranger.

L'on conçoit, par suite, la supériorité et le mépris du cavalier pour le fantassin grâce à la facilité de déplacement que lui donne son cheval, mais il participe aussi à son extrême mobilité. Fatigué de sa position, l'homme imagina de faire traîner par le cheval un appareil dans lequel il pourrait s'asseoir, attitude plus naturelle quand elle se prolonge et qui se rapproche de celle allongée qu'il occupe, quand il se repose. En outre, des peaux de bête, du bois pouvaient ainsi le protéger, les pieds dans la paille, contre les intempéries des saisons. Ce fut ainsi qu'avec une route, un cheval et une bâche, il parcourut, dans un âge prospère, les distances que sa faiblesse lui rendait infranchissables.

Ce mode de transmission est resté, avec des perfectionnements infinis, identique pendant des siècles : ainsi le char du triomphateur romain, des Gaulois, des rois fainéants, de Charles X allant au sacre, Louis XVI à l'échafaud, des diligences de Louis-Philippe où se fâchent les voyageurs gras qui sentent, des « omnibus » dont l'idée remonte à Pascal lui-même, et des « sapins », éternel sujet de discorde entre le cocher et le « bourgeois ». Il s'est développé presque harmonieusement, comme une pomme d'arrosoir, depuis le haquet jusqu'à la cariole, le landau et la berline jusqu'à la tarentass, au mail-coach somptueux des familles, de la voiture capitonnée de

déménagements aux omnibus funéraires, à la charrette anglaise si agréable à faire rouler, que l'on conduit soi-même avec tant de plaisir pour prendre un bain d'air, autour de la ville, le matin, ou aller, au Casino, le soir, si l'on est en villégiature. Un landau, à la Daumont, avec piqueurs, n'est qu'une application du même principe ennobli. La vitesse seule ne varie pas.

Enfin, ce n'est pas qu'un mince accident de verser dans les fossés, qu' « un chemin montant, sablonneux, malaisé » ou défoncé par la pluie, comme à Quimper-Corentin (1).

Les voitures, comme les navires, ne sortent que par le beau temps. Les routes royales sont cependant exposées à toutes les vicissitudes naturelles ; les essieux qui partent, les chevaux qui ont peur, succombent d'un coup de sang ; les postillons qui ont bu ou n'ont pas leurs rênes en main (2) ferment le cortège d'ennuis, changent la destinée de la France.

Un pas considérable avait été pourtant franchi depuis l'origine : mais ce qui subsistait éternel, identique à soi, c'était les neiges détrempées du Brandebourg où s'embourbe le char des Muses. Décidément, on ne peut aller en voiture qu'à son château. Ainsi cependant, de New-York à San-Francisco, percé par les flèches des Sioux et des Comanches, de Paris à Saint-Pétersbourg, arrêté, dévoré, par les bandits, les loups, les ours. Une vingtaine de voyageurs avec des femmes et des filles, des perles fines, des pâtés, des métaux précieux, représente bien véritablement tous les trésors de la terre, une aubaine pour des animaux qui ont faim ou des hommes qui ne possèdent que leur courage. Aussi, vers 1850, ou lisait sur les places publiques de Mexico, des invitations aux voyageurs, vu la longueur de la route, à ne pas oublier leur argent, sans éviter le danger final, réalisé, de se voir, avec ces mêmes trésors, mourant de faim dans une contrée sans auberges. Contre les besoins nécessaires, l'or, ce métal, cette richesse conventionnelle échouait et la réalité montrait tout le sens, la justesse

(1) La Fontaine, *Le Chartier embourbé et le coche et la mouche.*
(2) A. de Musset, *Le treize juillet*, stance XVIII.

des réflexions amères, faites dans son île, après échouage, par Robinson Crusoé.

Ce péril tenait en grande partie à la longueur des voyages pendant lesquels le besoin de se restaurer et de « fienter » se fait sentir plus d'une fois. On ne mourait plus de fatigue, mais on succombait indifféremment de faim ou sous les bandits de grande route. Un quincaillier n'est pas l'Arioste. Ceux qui font de l'histoire ont recueilli les noms de ces héros, mais parmi eux et dans les temps modernes, les « chauffeurs » qui attachaient aux arbres les « touristes » pour leur arracher leurs secrets, ont obtenu le plus de réputation.

Les courriers qui emportaient l'argent du gouvernement savaient quelquefois ce qu'il en coûte d'être fonctionnaire ou glorieux, la nuit, dans la forêt et la longueur de la route, la rencontre d'une personne aimée, les joies de l'étape, la curiosité suscitée dans les villes, le trouble de canards, le bonheur du retour, les hôtelleries ou les enlèvements ne paraissent pas, à la réflexion, apporter une compensation suffisante à l'existence, au concours de tant de dangers (1).

Aucun progrès n'était possible : aucun adoucissement efficace. Jeunes et vieux, riches et pauvres, sains et malades, nourrissons à la mamelle et vieillards sur le bord de la tombe, vierges immaculées et vierges folles, fleur de ferme et fille de joie (2), prêtres vraiment saints ou forçats, la méditation et la commère féroce, tout le monde y passait avec les mêmes chances d'attraper la gale ou d'autres bêtes. Il fallait être riche comme Crésus chez les Grecs, Atale chez les Romains, Law avant la chute, pour avoir sa voiture particulière et des chevaux suffisants ; aller assez vite pour attraper une bourgade avant le déclin du soleil, un orage qui menace, sillonne la nue d'éclairs, et les chevaux se cabrent emportés par la peur, coucher dans une masure, rejoindre une autre ville le lendemain, ne voyager, même l'hiver, que le jour, s'arrêter

(1) *Gil Blas*, 1, 2, 3, 5, 8, 9, 10. Avec les chemins de fer, pas de roman. Voir Apulée..

(2) *Manon Lescaut*.

autant qu'on avançait et brûler la distance. A cette espèce de jeu à quatre coins, sans perdre de temps, en un mois, à grands frais, on pouvait parcourir la France, parvenue à sa splendeur, en l'année 1840 (1). Le seul bénéfice direct et qui surnage était d'apprendre la géographie, qu'aujourd'hui on n'a plus besoin de savoir, et de l'apprendre à son cocher, si bien qu'un fleuve qui ne se trompe pas était le salut en ce bas monde.

A vrai dire, on ne voyageait pas, à moins d'être émigré, exilé, fonctionnaire, militaire ou ambassadeur. Les rois allaient de Paris à Fontainebleau, de Saint-Germain à Saint-Denis ou séjournaient dans les châteaux du bord de la Loire. La vie tout entière était concentrée dans les villes. Si l'on considère la France, Aix en Provence, Lyon, Dijon en Bourgogne, Rouen, Caen en Normandie, Rennes, Nantes en Bretagne et quelques autres étaient un rendez-vous de belles âmes. Les habitants d'une province voisine étaient des étrangers et des ennemis. Les lumières étaient disséminées, sans coureurs qui se les passent. Une noblesse provinciale, peu riche, très haut perchée, vivait dans ces châteaux séculaires où la vie était comme à la ville, heureuse, large, abondante et se réunissait une fois l'an pour les Etats de la province.

A la longue, Paris, après Rome, eut vers le milieu du XVIII[e] siècle le privilège d'être le centre des lettres, des sciences et des arts et de renfermer dans ses murs, comme le vaisseau dans ses armes, la torche de la civilisation. Là était le foyer du luxe et du plaisir que le Roi Soleil avait fui pour ne pas entendre le cri descendant du faubourg ou respirer son haleine. A Versailles, puis à Trianon, la cour la plus brillante et la plus légère. La maison de Charles-Quint était détruite; mutilée comme un ver, l'Italie regorgeait de moines. Pierre le Grand, qui voulait tout apprendre pour créer la puissance moscovite, se faisait charpentier. Catherine contemplait des villages de théâtres imaginés par Potemkin, et Frédéric commençait à faire marcher ses hommes à la prussienne; il ordonnait par écrit à ses officiers de ne pas essuyer à table

(1) Colson, *Tarifs et transports.*

leurs doigts aux robes des dames et les bourgeois n'avaient pas de chemise. Au temps de Saint-Simon, on ne parlait pas du roi de Prusse.

Vienne seule avait conservé son antique splendeur : Marie-Thérèse avait pour sujet Barth. Un maître naissait là, s'épanouissait par le génie mais n'éclairait que son centre : il était un foyer qui diminuait vite dans l'éloignement, les frimas. Ceux qui n'avaient pu le voir, l'entendre, ne participaient point à son enseignement, à son génie. Au lieu d'être une, forte, entière, ce qu'elle est, la vérité était divisée à l'infini comme dans les écrits de Sénèque. Les théories philosophiques, les divagations d'un fou, les folies d'un incendiaire, seules, s'étendent à l'infini. Chaque école avait la nuit autour d'elle ; isolée, elle tenait quelquefois par ses propos audacieux à étonner le monde puisqu'elle était sans contrôle, et on se moquait sans connaître dans la confusion des langues : en France, seulement, tant d'écoles, tant de vérités (1).

D'une richesse spéculative, d'une vue intellectuelle, il faut passer aux marchandises, aux balles de coton, aux métaux lourds, tonneaux d'huile, sacs de blé : l'homme était attaché là où il pouvait manger, à la terre, à la glèbe. Si méprisable que cela soit, cela est la vie. La nature a donné les matériaux pour bâtir et pour subsister ; ceux-ci, nécessaires à l'homme, allaient plus lentement que l'homme même, et sans eux, il ne peut durer. Aux voitures résistantes, il fallait des roues petites, trapues, aller au pas.

Théoriquement, un cavalier parcourt la même distance dans un temps moindre qu'un homme assis dans une voiture, mais il faut considérer qu'aller à cheval est une position intolérable si on la prolonge, exceptionnelle même, impossible presque toujours et que pour amener les choses à destination, le cheval, s'il ne porte rien, a beaucoup plus à traîner, bien que l'on puisse atteler à quatre, six. Le frottement contre la terre offre la plus grande résistance. La diminuer n'était jamais venu à l'idée de personne. Cette concep-

(1) Préface du *Traité de Pathologie* de Bouchard.

tion qui consiste à fixer à terre deux barres de fer polies sur lesquelles emboîtées rouleraient les roues, n'était point entrée dans la pratique. Plus de soubresauts, de cahots : une voie perfectionnée, une route toute faite, un moyen intermédiaire, préparatoire entre le sol et le véhicule, de sorte que les communications restaient identiques à elles-mêmes, les temps s'avançant.

Les transports maritimes n'étaient pas plus prospères et de l'avis de tous, offraient encore des dangers plus nombreux. La barrière, cependant, moins rude, est molle. L'élément vous porte sur un chemin qui s'entrouve, se retire, s'abaisse et prend la forme voulue. Le cheval, l'éléphant, le dromadaire, ce moteur était remplacé par le vent que les anciens, frappés de sa puissance, tenaient pour un élément, frappait dans les voiles disposées, par un ensemble de manœuvres savantes, pour recueillir le zéphyre inconstant. Mais quelquefois il soufflait trop comme aussi il ne soufflait guère : à la merci de l'aquilon, le marin était entraîné loin du but qu'il voulait atteindre, ou la mer présentait ce spectacle que Racine peignait d'après nature, mais immuable depuis l'antiquité (1).

Un prodige étonnant fit taire ce transport ;
Le vent qui nous flattait nous laissa dans le port ;
Il fallut s'arrêter et la rame inutile,
Fatigua vainement une mer immobile.

Malgré le biscuit du bord, les salaisons, l'on était exposé à la famine, au scorbut, à la soif et dans les régions désolées, les pirates infestaient les mers. Il y a peu de temps encore, la Méditerranée n'était pas sûre : Alger, un nid de pirates. C'était miracle de rentrer, même quand les habitants avaient encore quelque espoir : on était esclave pour la vie sur une terre lointaine.

L'homme, toujours ingénieux, avait bien trouvé le moyen d'avancer, même avec le vent contraire, mais les bordées savantes que tirait le manœuvrier l'obligeaient à répéter plusieurs fois la longueur de la ligne droite, le plus court chemin

(1) *Iphigénie*, Acte I, Sc. I.

d'un point à un autre, en voguant sur ces abîmes insondables habités par des monstres, poulpes, pieuvres, calmars. Quand on quittait la terre ferme, il fallait, dit Horace, avoir le cœur bordé d'un triple airain. Il n'y a que la facilité des communications qui, en faisant connaître le monde à lui-même, l'ait fait participer à une sensation générale, l'entraînant peu à peu dans un mouvement identique à celui qui l'emporte. En 1870, il enflamme les passions du Concile.

2. — Les Représentations du globe. Florus et Michelet.

Comme la terre est une sphère parfaite, aplatie aux deux pôles, les globes seuls donnent une image réduite mais exacte de sa figure. Mais par leur forme même, on ne peut embrasser à la fois qu'une faible partie de notre planète. Grâce à un artifice, le planisphère échappe à ce grave inconvénient : malgré un développement outré de toutes les régions extrêmes, il présente l'avantage de donner d'un seul coup une image de toute la terre. La sphère, incisée, s'est déroulée sur un plan unique grâce auquel l'on saisit pour la première fois l'ensemble et chacune des parties. Les planisphères ont naturellement reflété le savoir du temps : ainsi que les globes, il se sont améliorés peu à peu pour arriver au degré de perfection qu'ils possèdent aujourd'hui (1).

Lorsqu'on regarde un planisphère, l'on est immédiatement frappé de la séparation de la terre et de l'eau. D'un côté, une masse épaisse, sombre, rectangulaire ; de l'autre, une autre masse plus grêle séparée en deux. C'est l'Ancien et le Nouveau continent : le bleu pâle, c'est la mer. Au nord, seulement, ils semblent se toucher presque, au détroit de Behring, pour s'écarter immédiatement après, sans cesse, au point de former un cirque immense, sous une voûte ogivale : l'Océan Pacifique

(1) Dietrich Reimer.

ou le grand Océan. Il est si vaste qu'il semble occuper la majeure partie du globe et qu'auprès de lui, l'Atlantique qui sépare de l'autre côté les terres, n'apparaît plus, surtout en un endroit, que comme un simple fossé.

C'est une réduction considérable, dans une surface très limitée, qui permet ainsi de se représenter toute la terre. L'on se demande, malgré soi, le crédit qu'il faut accorder à cette image, ce que vaut le peintre. Toute vérification personnelle est à peu près impossible : on n'a pas le recours du scalpel ou du microscope pour les Atlas d'anatomie. Des millions de travailleurs, de tous côtés, ont concouru au lever de la terre : missions officielles, entreprises privées, les besoins du commerce et les nécessités de la guerre, les mines d'or et de charbon. Tous se contrôlent et se complètent.

Les Grecs, bien qu'ils aient laissé le Parthénon, l'Apollon du Belvédère, ne brillent pas par leurs connaissances géographiques ou autres. On ne trouve point dans l'Evangile de notions sur la lettre de change. Aristote attribue la naissance d'une souris au fromage en décomposition. Socrate n'eût jamais été reçu bachelier, mais l'intelligence est supérieure à cette ignorance qui ne relève que d'un compas ou d'un indicateur.

Cependant, les conceptions primitives des géographes sont intéressantes à retenir : la terre est une grosse boule, portée sur quatre colonnes de bronze, qui reposent sur quatre éléphants blancs, qui s'appuient sur quatre monstrueuses tortues nageant dans un océan de lait. Les autorités nous donnent successivement des formes réjouies de la terre, suivant leur système. Ulysse, rusé et navigateur, ballotté par les vents, met dix ans à retrouver son île, faute de pouvoir la reconnaître. Les exploits d'Alexandre, sur terre, sont un tissu de fables : un ambitieux fait fouetter la mer. Mille ans après, les Romains conquièrent le monde.

Un des premiers soins de leur administration est de tracer des routes solides dont nous voyons encore les débris : elles partent de Rome pour les troupes. Mais « l'*Orbis terrarum* » est singulièrement restreint ; il comprend seulement avec

l'Italie au centre, le pourtour de la Méditerranée. Les esclaves, sur plusieurs rangs, font avancer les trirèmes. Une tempête, assaillant les blés d'Egypte, affame l'Italie : ces hommes, si sûrs d'eux, tremblent sur la mer. A Marseille, sur le Pont Euxin, on est en exil et Horace, leur interprète, s'écrie de toute son âme, *« Oceanus, Oceanus dissociabilis »*. L'Océan qui sépare. Sur mer, on était égaré pour jamais.

Sur terre, le chemin était long, mais on arrivait. Il faut relire dans Florus le tableau plein de grandeur, 700 ans après la fondation de Rome, au moment où Auguste, pour célébrer la paix universelle, ferme le temple de Janus. Une sensation d'éternité « toutes les nations vers l'Occident et vers le Midi, ayant été pacifiées, vers le Nord même, du moins entre le Rhin et le Danube, de même vers l'Orient, entre le Cyrus et l'Euphrate, ceux-là même qui restaient en dehors de l'Empire (1), regardaient avec admiration le vainqueur de la terre. Car les Scythes comme les Sarmates, envoyèrent des députés pour demander son amitié. Même les Serès et ceux qui habitent sous le soleil même, les Indiens avec leurs perles, leurs pierres précieuses, leurs éléphants même parmi leurs offrandes ne regrettaient que la longueur de la route qu'ils n'avaient pas mis *« moins de quatre ans à parcourir » ;* en effet, la couleur même de ces hommes prouvait qu'ils venaient d'autres cieux. Ainsi partout, la paix ou l'alliance de tout le genre humain fut complète et définitive. Et César Auguste osa enfin, huit siècles après la fondation de Rome, fermer le temple de Janus, clos deux fois avant, sous le roi Numa et à la première défaite de Carthage ».

Si, auprès d'un pouvoir solide, la puissance de penser,

(1) Omnibus ad Occasum et Meridiem pacatis gentibus, ad Septentrionem quoque, tuntaxat intra Rhenum atque Danubium, item ad Orientem intra Cyrum et Euphratem, illi quoque... Seres etiam habitantesque sub ipso sole, Judi cum gemmis et margaritis, elephantes quoque inter munera trahentes nihil magis quam longinquitatem viæ imputabant quam quadrienno impleverant et tamen ipse hominum color ab alio venire cælo fatebatur... Florus, *Epitome rerum Romanarum*, Liv. IV, *in fine*.

Sur cette question : *La locomotion à travers les âges*. Oct. Uzanne.

immense, amène à considérer la vanité des triomphes de la terre, on voit aussi combien est étroit le champ de l'homme après l'effort d'une civilisation restée longtemps auprès des historiens comme un modèle de puissance organisée.

Elle succombe sous les Barbares ; leurs chevaux boivent dans le Tibre ; l'étincelle de civilisation disparaît ; la connaissance subsiste seulement au fond des monastères, le latin et les mathématiques, la musique et l'astronomie. Les moines seuls, instruits, dit Voltaire, peuvent juger les hommes. A part les manuscrits auxquels le temps ne met pas une ride, la science végète pendant des siècles. On n'ose s'éloigner des côtes : l'intérieur est inconnu. Ce n'est que lentement que des villes se bâtissent, souvent par des religieux qui défrichent la terre, enseignent l'Evangile, fondent un monastère qui devient le centre d'un groupe et reporte, plus loin, la vie. Hors des murs, d'ailleurs, la vie n'est pas sûre.

Puis, les limites du vieux monde reculent ; la boussole ouvre aux Portugais la route des Indes et de la Chine, à Christophe Colomb et aux Européens celle de l'Amérique en 1492. Les contours grossiers des terres commencent à emplir les cartes, à peu près à leur place, mais avec combien d'erreurs ! Les montagnes, les sables, les flèches empoisonnées des naturels, leur habitude de manger l'homme opposent une barrière infranchissable vers l'intérieur. Il faut trois siècles, du seizième au dix-huitième, pour acquérir par fragments, d'une façon bien imparfaite, une figure éminemment grossière, des linéaments généraux. Les courants brisent toujours les navires des plus célèbres navigateurs. La première carte de France qui occupe la deux cent cinquantième partie des espaces immergés, reste seule, et Cassini n'a point d'imitateurs. Le nombre immense des récifs cachés à fleur d'eau qu'un désastre fait découvrir décide du sort d'un équipage. L'exploration des îles de l'Océanie a lieu sous Louis XVI. Il eut cependant été possible, avec ces éléments, de donner dans des millions d'années, une image parfaite de la terre.

***

Si ces prémisses sont exactes, on reconnaîtra que la lutte « de l'homme contre la nature, de l'esprit contre la matière, de la liberté contre la fatalité » n'a pas commencé « avec le monde », mais en 1830. « Avec le monde, ajoute Michelet, a commencé une guerre qui doit finir avec le monde et pas avant. » L'effort nous paraît plus limité, mais sa troisième proposition nous paraît incontestable, formulée d'une façon magistrale : « Ce qui doit nous encourager, c'est que la partie nous est favorable. Des deux adversaires, l'un ne change pas, l'autre change et devient plus fort. La nature reste la même, tandis que chaque jour l'homme prend quelque avantage sur elle. Les Alpes n'ont pas grandi et nous avons frayé le Simplon. La vague et le vent ne sont pas moins capricieux, mais le vaisseau à vapeur fend la vague sans s'inquiéter du caprice des vents et des mers. »

L'on peut répondre à Michelet que le Simplon n'a été percé qu'en 1906 et que les Pyrénées sont intactes en 1907. En 1880, les ingénieurs les déclarent infranchissables. Avec les steamers, les ports communiquent entre eux, non les terres ; le mouvement cesse avec les flots. Les continents restent dans l'immobilité profonde : Alger est près de Marseille, loin de Ouargla. Il faudra même envisager la lutte des steamers et des chemins de fer.

II

LA VAPEUR

---

1. — La théorie des principes : la vapeur. Répulsion qu'elle inspire.

Lorsqu'on regarde un chêne dans lequel on taillera une porte massive, un bloc de granit qui servira d'assises à une construction romaine, l'esprit reste étonné devant la puissance de la matière qui se présente comme une réalité impénétrable, une force mystérieuse venue on ne sait d'où, mais qui s'impose à nos yeux. Une masse d'eau considérable éveille déjà bien plus notre étonnement : quoi ! cette réalité qui rejoint et qui sépare, si légère qu'elle échappe par une fissure, si peu définitive et réelle, qu'elle n'a pu encore, sinon à l'état de glace, revêtir une forme qui lui soit particulière, que pour tenir, il faut une prison. Sauf des accidents dus à des reflets, à des matières solides, étrangères, une végétation spéciale, elle n'a pas de couleur ; le regard la perce malgré la masse. Inerte comme tous les corps, elle se précipite en gerbes, en trombes quand elle est en furie et semble tenir par ces formes grêles le milieu entre la matière et l'esprit. C'est une masse redoutable qui enveloppe, arrache et fuit quand on veut la saisir.

La matière revêt encore une forme plus insaisissable, plus décevante ; elle existe, nous disent les savants, à l'état de « gaz » ; l'air est un mélange de gaz. Agité par le vent, il détermine des tempêtes, où, plutôt, l'air qui se déplace avec une vitesse extrême constitue le vent, une puissance à laquelle rien ne résiste. Le vent n'est pas autre chose que de l'air qui, sous l'influence des variations de température, frappe, dans

une certaine direction, la terre qui se dérobe. Les considérations les plus nettes accusent son existence : ainsi une voile permet de le recueillir ; il pousse le moulin, le navire. Un ballon de verre dans lequel on fait le vide pèse moins ; un oiseau qui vivait avant, tombe. De là, on déduit, grâce au raisonnement et à l'expérience, les propositions les plus graves dans une série de conséquences vérifiées et pesées. Presque tous les corps simples sont susceptibles d'acquérir cette forme impalpable : certains procurent une sensation agréable, d'autres sont impropres à entretenir l'existence.

Il faut bien, puisque cela est ainsi, se résigner à croire, mais comprendre paraît plus difficile. Le mot gaz ne parle pas à l'esprit : on affirme et on nie. Qu'on examine, en effet, la proposition la plus simple, nue : une tempête qui ravage tout, détruit les maisons, pousse la mer dans la ville, entraîne beaucoup de cadavres. L'effet est patent, brutal : personne ne le nie, mais la cause ? Il n'y a rien et pourtant il y a quelque chose. Qu'est-ce que le vent ? On répond : « C'est de l'air agité, qui va vite ». L'on saisit bien un navire traîné par une amarre, avançant, remontant même le courant, parce qu'on voit la corde, la cause ; l'on s'explique un homme tombant si quelqu'un le pousse, mais la nature essentielle du vent, la cause même du mouvement nous échappe. C'est une puissance invisible, sans matière. Que l'air soit composé d'atomes de deux corps, c'est admissible, mais ordinairement il est calme : s'il remue, il faut un élément étranger, un moteur, et c'est ce moteur qui reste sans explication et pour tout dire, inexplicable. Où il faut quelque chose, il n'y a rien ; quand il n'y a rien, il faut admettre l'existence d'un élément, de quelque chose. L'on comprend et l'on ne comprend pas. Aussi les savants qui, sur ce principe-là, se trouvent satisfaits, semblent avoir été dupes et pour ainsi dire cacher leur ignorance. « En cette matière et beaucoup d'autres, ils ont parlé par gaîté de cœur et affection de reprendre leurs majeurs, plus que par recherchement de vérité. »

C'est néanmoins cet élément si léger et si insaisissable qui a supprimé les distances. Mettez sur le feu un vase plein

d'eau, solidement fermé ; une puissance nouvelle, la vapeur, le fait voler en éclats, si épaisses que soient ses parois, même vissées. Elle bouleverse le monde, traîne les poids les plus lourds à une vitesse inouïe, contre le vent. Le premier homme qui posa cette vérité fut méconnu ; la vitesse, que cette vapeur pouvait donner, ne parut possible que sur mer. Sur terre on conseilla l'abstention pour ne pas démolir ; dès l'origine, en Angleterre, un député de Lincoln l'appela invention diabolique.

Rome lance des arrêts qui interdisent à tout prêtre d'absoudre quiconque risquera sa vie sur les machines infernales, destinées à violer les lois de la nature sur la vitesse, mais dans les archives du Vatican, existe l'original d'un Bref élogieux donné à Flachat pour les perfectionnements apportés à la locomotive. Pour un évêque français du Midi, le chemin de fer est un moyen de dissipation, de désordre par la trop grande facilité qu'il donne « de quitter la vie calme des champs pour l'agitation malsaine des cités ».

Pie IX inaugure la voie ferrée dans les Etats pontificaux, fait construire un wagon-salon avec des peintures délicieuses par les maîtres de l'Ecole Française à Rome. Ce wagon disparut à la prise de Rome. On dit qu'une belle dame, amie du cardinal Antonelli, avait dans son salon, après 1870, les panneaux du wagon.

Léon XIII n'a pas de chemins de fer ; il garda pendant longtemps, dans sa bibliothèque privée, une petite locomotive-modèle circulant sur des rails autour d'une table (1). Il est laid, fume, déchire la terre, dit Veuillot. Les estampes et caricatures du temps renferment des chefs-d'œuvre : une dame, jusqu'à la fin de sa vie, refusa de monter en chemin de fer. Un évêque, Mgr de Dreux-Brézé, faisait toutes ses tournées de confirmation plus dignement dans sa voiture épiscopale.

Ce n'était que l'intérêt qui faisait maudire aux postillons le nouvel engin sur lequel ils vomissaient une éloquence fou-

(1) *Le Journal,* 14 mars 1902.

gueuse et naïve. Un accident sérieux comme celui où d'Umont-d'Urville perdit la vie et Bertrand, de l'Institut, le nez (1), alimentait leurs jalousies. Tous ces hommes sont entrés dans la tombe et les chemins de fer dans les mœurs. Mais, pour beaucoup de raisons, on peut dire, d'une manière générale, que les chemins de fer ont été faits par ordre inverse de complexité, de puissance.

2. — Son établissement sur la terre et sur l'eau. La lutte. — Horace. — Cicéron. — Bossuet. — J. Verne.

Plein de tempêtes et de brumes, l'Océan n'effraie plus : on franchit les colonnes d'Hercule. En quatre lignes, Bossuet laisse un tableau vivant : « La mer même, que la nature semblait n'avoir destinée que pour être l'empire des vents et la demeure des poissons, la mer est habitée par les hommes ; la terre lui envoie dans des villes flottantes comme des colonies de peuples errants qui, sans autre rempart que d'un bois fragile, osent se commettre à la fureur des tempêtes sur le plus perfide des éléments » (2).

C'est bien pis en 1825. « L'Enterprise », à vapeur, va de Londres à Calcutta en 45 jours par le cap de Bonne-Espérance ; en 1842, le « Driver » accomplit le premier tour du monde.

La Révolution est complète : les vaisseaux sillonnent la mer ; ils partent, arrivent à heure fixe. On professe une théorie nouvelle : la mer unit, la terre sépare. « L'Angleterre confine à l'Australie. » Pékin est aux antipodes de Saint-Pétersbourg. On n'écrit plus : « Naviguer, grosse affaire », comme Cicéron qui mettait 5 jours de Delos à Athènes (3).

Dès cette époque, la mer apparaît comme le grand véhicule,

(1) Accident du 8 mai 1842. Bertrand était né en 1822.

(2) Sermon sur la loi de Dieu, entre 1653 et 1656, 3e paragraphe ; dans la peinture, les marines de Vernet. Inversement, le chemin de fer enflammera les passions du Concile (1870).

(3) « *Negotium est magnum, navigare* », ad att. V, 12.

le lien universel, le sceptre des communications. On édifie toute la théorie (1) : on ne fera plus que presser toutes les conséquences de l'axiome : « La Terre est le grand obstacle », l'éloge dithyrambique de la mer. Le percement du canal de Suez, apporte le dernier appoint : le triomphe et l'apothéose, la suprématie de la mer.

Le poème de la voie maritime. On lui doit tout : elle étouffe le chemin de fer en 1864 ; elle fait connaître la terre ! On n'ose s'aventurer dans les terres : la terre est un obstacle infranchissable. On ne peut passer.

Ce mot dit tout : la Révolution finit quand elle devrait commencer. Avec un navire, on tourne éternellement autour de la terre : elle reste inconnue. On s'arrête partout devant elle. La Révolution de la mer expire sur les côtes : les cartes de l'Afrique, de la Sibérie ou de la Chine restent intactes.

(1) « Deux mille neuf cent milles à franchir entre le Cap et l'île d'Amsterdam, par une belle mer et sous une brise bien faite, c'était l'affaire d'une dizaine de jours. Les navigateurs, plus favorisés que les voyageurs des Pampas (ils venaient de traverser l'Amérique du Sud, de l'Ouest à l'Est, en suivant le 37e degré de latitude), n'avaient pas à se plaindre des éléments. L'air et l'eau, ligués contre eux en terre ferme, se réunissaient alors pour les pousser en avant. « Ah ! la mer, la mer, répétait Paganel, c'est le champ par excellence où s'exercent les forces humaines et le vaisseau est le véritable véhicule de la civilisation ! Réfléchissez, mes amis. Si le globe n'eût été qu'un immense continent, on n'en connaîtrait pas la millième partie au XIXe siècle ! Voyez ce qui se passe à l'intérieur des grandes terres. Dans les steppes de la Sibérie, dans les plaines de l'Amérique, dans les solitudes glacées des pôles, l'homme ose à peine s'y aventurer, le plus hardi recule, le plus courageux succombe. On ne peut passer. Les moyens de transport sont insuffisants. La chaleur, les maladies, la sauvagerie des indigènes forment autant d'infranchissables obstacles. Vingt milles de désert séparent plus les hommes que cinq cents milles d'Océan. On est voisin d'une côte à une autre, étranger pour peu qu'une forêt vous sépare ! L'Angleterre confine à l'Australie, tandis que l'Egypte, par exemple, semble être à des millions de lieues du Sénégal, et Pékin aux antipodes de Saint-Pétersbourg. La mer se traverse aujourd'hui plus aisément que le moindre Sahara, et c'est grâce à elle, comme l'a fort justement dit un savant américain, le commandant Maury, qu'une parenté universelle s'est établie entre toutes les parties du monde. » *Les Enfants du Capitaine Grant.*

Sans doute, le progès sur la mer est incontestable, mais localisé ; il expire sur la côte. On va plus vite qu'autrefois d'Angleterre en Australie mais on ne pénètre ni l'Australie ni l'Angleterre. On est près si l'on habite deux ports ; on reste séparé si l'on habite l'intérieur. Le problème n'est pas résolu ; la terre conserve, reprend son empire. L'homme est maître des vents et des mers ; la terre reste plongée dans la nuit.

Le problème est déplacé ; il n'est ni attaqué, ni résolu. Sans doute, il est plus court d'aller par mer de Hambourg à Schanghaï que par terre, mais s'il existe un chemin de fer qui relie ces deux ports ? Comment comparer deux modes de locomotion dont un seul existe ? On va toujours aussi lentement sur terre.

La théorie se soutient pour établir la supériorité de la marine à vapeur sur la marine à voiles : rapidité, sécurité. On n'est pas à la merci des vents contraires mais l'obstacle de la terre n'est pas levé, et malgré la résistance, l'homme a trouvé d'une façon plus tardive, le moyen de traverser les continents à la vapeur comme il traversait les mers.

Aujourd'hui, on met moitié moins de temps de Hambourg à Schanghaï par terre que par mer. C'est un retour à l'antiquité, la supériorité de la terre avec le développement des chemins de fer. On revient à l'idée primitive : la terre unit, la mer sépare. La terre représente le diamètre ; la mer, la circonférence. Après une éclipse partielle, cette vérité fondamentale est aujourd'hui admise sans combat. La lutte du steamer et de la locomotive constitue un épisode dramatique de l'histoire des chemins de fer, une préface à cette histoire qu'il faut maintenant raconter.

Il y a donc deux histoires : celle d'avant et celle d'après les chemins de fer, mais il faut remarquer qu'avant, tout voyage était impossible. On répond qu'aujourd'hui le chemin de fer a créé une séparation brutale, qu'on ne peut aller dans les pays sans chemin de fer. Il y aurait donc des parties accessibles : les autres se dérobent toujours à nos yeux.

LIVRE II

APRÈS 1830

I

LES CHEMINS DE FER

1. — Définition et puissance des chemins de fer : Rivalité des paquebots.

Considéré dans toute sa puissance, le chemin de fer transporte une masse infiniment grande à une distance infiniment éloignée en un temps infiniment court.

Si la révolution s'est faite brusquement sur l'Océan, il n'en a pas été de même sur terre, où elle exige une route spéciale et une locomotive. Les chemins de fer étaient fort rares en 1864 et même en 1880, tandis que la navigation à vapeur avait déjà presque tout son essor. On mettait par terre 6 mois de New-York à San-Francisco ; par mer il fallait descendre au cap Horn, le doubler, remonter ; le chemin de fer qui reliait ces deux villes était inauguré en 1869. La première révolution du globe réduisait le trajet à 7 jours, mais dans son ensemble, la voie ferrée a été plus longue à s'établir.

C'est au prix des plus grands efforts qu'il faut lever, tracer une route, la pourvoir de rails, tandis que sur mer, la route une fois franchie par l'effort se referme pour jamais ; la même peine pour le successeur. On semble avoir les derniers progrès avec les locomotives coupe-vent, dont l'idée remonte aux premiers temps des chemins de fer.

Mais la supériorité de la voie terrestre à la voie maritime est universellement reconnue : en Europe comme en Amérique, la construction des chemins de fer est regardée comme une question de vie ou de mort. Elle intéresse l'ordre public, la justice, les postes, le commerce, les savants et les touristes, la défense nationale : c'est un problème essentiel.

On a a fait une grave objection : un paquebot suit rigoureusement une ligne droite : la ligne du chemin de fer est toujours sinueuse, comme les méandres, les boucles d'un fleuve, pour gagner une ville intermédiaire, éviter une montagne ou ses derniers contreforts, enfin une vallée profonde.

On a répondu d'une façon décisive en faisant remarquer que le trajet total d'un paquebot est une série de lignes brisées : il lui faut suivre le contour des terres. Ainsi de Hambourg à Schanghaï, de New-York à San-Francisco. Enfin on a percé des tunnels, élevé des viaducs. La route des paquebots est immuable : l'histoire des chemins de fer se résume dans la substitution de la ligne droite à la ligne brisée. C'est la « voie tortueuse » des mers d'Elisée Reclus, l'*« Oceanus dissociabilis »* d'Horace.

La définition du chemin de fer fut parfaite dès le premier jour : l'instrument tardif. Une masse infinie : granit, armée, canons. Une distance infinie en un temps infiniment court.

Cette perfection ne concerne pas les premiers chemins de fer. On n'acquiert la vitesse qu'avec une voie double, des trains spéciaux, les locomotives nouvelles. Les premières locomotives faisaient 20 kilomètres à l'heure ; celles de 1905, 80. Le même pays avec les lignes disposées de la même façon est donc quatre fois plus petit ; la terre quatre fois plus petite.

Il faut aussi voir si l'on atteint la perfection dans la disposition générale du réseau, si l'on a les lignes droites, implacables, entre les points extrêmes d'un territoire ou du globe. Disposées d'une façon ou d'une autre, les lignes ont un résultat tout différent : lignes droites ou lignes brisées. Un temps infiniment court !

Ainsi, au Brésil, où la côte a 7.200 kilomètres, les lignes ont 16.780 kilomètres, l'on n'a aucune des grandes distances. La

ligne n'est même pas parallèle à la côte ; la montagne, la politique, la distance ont pesé lourdement sur l'établissement des lignes essentielles, et l'œuvre la plus nécessaire n'a été commencée qu'en 1906.

2. — Construction tourmentée des chemins de fer.

Le principe ne conquiert que lentement le monde : les travaux s'échelonnent de 1830 à 1910. Pour un instrument si complet, un foyer n'est pas choisi, à même, unique, puissant, au centre de la terre ; un point qui procède par ondulations rhytmiques franchit les monts et les mers dans un mouvement analogue aux cercles réguliers, concentriques d'une pierre dans l'eau

Autant de foyers hostiles que de capitales, excentriques, sur la mer, Londres, Saint-Pétersbourg, Rome, Rio-de-Janeiro, Buenos-Ayres : autant de centres que de foyers. Les terres n'ont aucune forme géométrique : 63 Etats aux quatre coins de l'univers ; l'un d'eux, l'Angleterre a 44 morceaux disséminés dans l'espace. Autant de plis, de sources, de foyers inégaux.

Dans aucun pays, d'ailleurs, les travaux n'ont progressé d'une façon méthodique ; dans la France, très favorisée, le Massif Central arrête un demi-siècle ; en Angleterre, chaque port veut un réseau ; en Russie, au Brésil, l'œuvre est massée sur une partie du territoire. L'entreprise n'est pas générale.

L'argent complique ; un seul n'a pas les millions nécessaires. Il faut l'Etat ou des sociétés : la Suisse, seule, est impuissante contre le Saint-Gothard. Conventions laborieuses ; le mode d'exécution par l'Etat ou les compagnies donne lieu à des discussions sans nombre.

Des difficultés inconnues surgissent, arrêtent : la montagne, une vallée imposent un circuit. D'une façon générale, la construction se fait par ordre inverse de complexité, de grandeur, de prospérité, dans une séparation curieuse de la nature des choses, une division naturelle. Comme les fleuves, les

chemins de fer ont coulé dans les plaines. Entre ces extrêmes, la France et la Sibérie, l'Allemagne et l'Abyssinie, l'Angleterre et la Perse, des étapes insensibles, des chaînons, des pièces intermédiaires, une sorte de carrefour, d'histoire centrale qui constitue une période de transition. La chose même ne paraît pas possible à Audiganne, l'unique historien des chemins de fer en 1862.

Il faut le lire avec prudence ; l'auteur parle de troisième période pour les chemins de fer. C'est à peine vrai pour l'Angleterre de cette époque ; en Europe, la Russie n'en a pas, d'après son propre aveu ; le Mexique lui paraît pour longtemps encore enveloppé de ténèbres comme l'Asie Mineure ; il affirme que l'Afrique n'en possèdera jamais, quand une partie seulement des chemins de fer africains forme la matière de trois volumes et que depuis ils ont subi une impulsion nouvelle. Il est grand néanmoins pour avoir découvert un monde (1).

(1) Louis Figuier, Rambaud ; les ouvrages généraux d'Histoire, de Géographie économique, sur la civilisation dont le chemin de fer est un élément.

II

THÉORIE DE LA CONSTRUCTION

1. — Théorie d'un tronçon.

Un tronçon seul a une force infinie : tout y aspire. Il a en lui une force sans fin, une prolongation perpétuelle. Avec sa vie intense, un seul foyer eut suffi pour la transformation du monde : il en a mille. Les causes contraires s'unissent ici pour établir sa grandeur. La construction pouvait être unique et régulière ; elle est divisée à l'infini : Autant de foyers aussi puissants les uns que les autres ; un seul en détermine plusieurs. En 1880, cependant, 50 ans après l'invention des chemins de fer, on ne compte que trois foyers : l'Europe, les Etats-Unis, les Indes.

Théoriquement, un seul point a donné, aurait pu donner l'œuvre entière ; la raison n'admet pas qu'un tronçon franchisse les continents et les mers. Malgré l'impossibilité que la théorie révèle, il a fallu que dans la réalité, un tronçon passât les monts et les mers.

Il a une supériorité écrasante, attire et absorbe tout ; tout aspire et finit en lui. Il est souverain et maître entre les deux points qui le possèdent ; il accapare tout le trafic entre les deux localités qu'il dessert. Tous les points dans l'intervalle sont ses sujets ; il amène un trafic infini entre deux points internes ou entre la côte et un point.

L'allongement est un fait capital, essentiel. Ce tronçon qui a coûté cher rapporte peu ; seule, une longue ligne est fructueuse. On donne l'exemple classique d'un tronçon de 100 kilomètres, dont les bénéfices sont médiocres ou nuls ; s'il s'allonge de cinq fois sa longueur primitive, le trafic sur le

premier tronçon est cinq ou six fois plus grand. Au lieu de coûter, il rapporte : il y a là un tout, un cercle vicieux, fatal. Le chemin de fer a tout aspiré : sa force est infinie.

Cette ligne primitive ne reste pas seule : elle émet au Nord et au Sud deux autres lignes aussi puissantes que la première, et tout ce courant intense circule sur le tronçon primitif, qui rapporte encore plus qu'il a coûté. Il rapporte, d'une façon générale, autant de fois que les lignes dont il fait partie renferment sa longueur. On en déduit que tous les tronçons sont frappés de stérilité.

Il est sûr de toute la clientèle ; il a la vie assurée entre deux grosses villes, dans de riches campagnes. Aussi l'on remarque qu'on a construit d'abord dans les pays riches, à population dense : on a hésité plus longtemps pour les pays neufs, c'est-à-dire pour les pays susceptibles d'un grand développement quelconque, mais sans population. Ici la population a créé le chemin de fer ; là, le chemin de fer a amené la population. Voilà une des divisions les plus profondes de l'histoire.

Cette règle est si absolue que dans un pays de médiocre étendue, comme la France, malgré un plan la construction n'a pas été entièrement théorique, équitable ; on a servi d'abord les régions les plus riches, les bassins miniers, les relations internationales.

Cette œuvre si coûteuse ne supporte pas plus la solitude que l'anarchie, les troubles politiques. Les révolutions, les guerres civiles, étrangères, arrêtent son développement, la menacent dans son existence.

L'œuvre est quelquefois au-dessus des ressources de l'art ; les montagnes ont arrêté pendant longtemps. En 1857, la Suisse ne paraissait pouvoir posséder des chemins de fer que dans les vallées.

Les grandes œuvres effraient ; les populations denses attirent ; les grands Etats repoussent.

Si féconde que soit l'œuvre, il faut toujours revenir à l'idée essentielle : le chemin de fer part dans le monde d'un point unique, du point où il est inventé, mais il faut compter avec la pratique, la réalité des choses. Bien que sans chemins de

fer il ne puisse y avoir de chemins de fer, tous les pays possèdent déjà du fer, des usines, des ingénieurs. Mais c'est du point central, du lieu de l'invention que partent les ingénieurs; ils font un voyage pénible pour dresser des plans, enseigner la technique. On insiste sur ce point jusqu'en 1860; aujourd'hui c'est l'Europe ou les Etats-Unis qui transforment le reste du monde. Ils construisent pour les colonies ou pour les pays neufs.

L'œuvre a donc choisi d'abord la meilleure part, mais les tronçons stagnent et s'épuisent vite : la plus grande partie du territoire reste en friche, tandis qu'avec une construction générale, son avenir eût été assuré. Aussi l'œuvre en tronçons renferme un germe de mort : la masse du sol passe au travers. On ne conçoit même pas un grand nombre de kilomètres, un réseau monter sur lui-même, couvrir un petit espace : la terre ne le supporterait pas. Forcément, ils se brisent, s'échelonnent tout le long d'une côte et le mieux qui peut leur advenir, c'est de réunir leurs misérables tentatives. La ligne a tué la mer : elle ne dessert pas l'intérieur.

L'Océan même jusqu'au dernier jour s'opposera à leur jointure, avec sa voie moins chère, reliant des ports, conduisant à l'autre bord du continent. On en a un exemple définitif en considérant Bahia et Arica : une voie seule tuera la mer. C'est la ligne ferrée qui réunira ces deux ports : le Brésil communique par la mer avec lui et avec l'univers. Au centre, le problème n'est pas résolu, avec vingt tronçons sur la côte.

2. — Théorie d'une ligne.

Ces deux foyers ont été longs à se constituer; le chemin de fer a rencontré dans tous les pays une opposition violente : l'éloquence parlementaire, un empereur autocrate, une aristocratie, autant de tyranneaux que de cantons dans une République, mille roitelets.

Les Etats, d'ailleurs, n'ont pas une superficie constante; il a fallu quelquefois un remaniement très lourd pour des lignes

générales propres à un Etat, dérivant de principautés secondaires ; il n'existait que des lignes locales pour des besoins particuliers.

Le climat est un obstacle aussi puissant ; il s'oppose à une marche régulière. D'une façon générale, le climat tempéré l'attire, le climat extrême le repousse. La lutte est plus pénible contre la glace ou le soleil. Aussi, pendant longtemps, on ne trouve des chemins de fer que dans les mêmes climats, loin de l'Equateur ou des Pôles, autour du Tropique du Cancer et du Tropique du Capricorne : les lignes isothermes décident les chemins de fer qui ne réunissent que les mêmes produits.

Isolées ou réunies, ces deux causes brisent l'œuvre en tronçons qui se heurtent, se contrarient, se jalousent, exercent une influence rivale, hostile. L'effort se porte sur tous ; aucun d'eux n'est décisif, n'a une longue carrière. Tous périssent, stagnent, frappés de mort, démontrent la faiblesse de l'œuvre, sa lenteur, comme au Brésil.

D'une façon générale, l'œuvre entière est très lente. Pas de plan général : le monde est divisé en Etats rivaux hostiles ; autant de volontés à vaincre, de peines pour décider un réseau dans un duché que dans un vaste royaume.

Les ingénieurs possèdent en vain, au XXe siècle, tous les instruments de leur puissance, l'habitude de construire. Le problème se pose tout entier dans les pays neufs. Dans les vieux sols, on se heurte à des difficultés qu'on disait avoir été mises soigneusement en réserve, comme les tunnels du Mont-Blanc, des Pyrénées : dans les nouveaux rien n'existe. Les difficultés s'amoncellent, peuples sauvages, résistance acharnée, travaux d'art, terres inconnues. On n'a ni sol, ni auberge, ni cartes. La difficulté entière est aussi grande qu'au premier jour. Le pays fruste : l'âge du silex ou du fer. Telle est la cause qui impose une nouvelle lenteur, un grand ralentissement à l'œuvre que l'on supposait un instant animée d'une rapidité croissante. Certains pays ont leur siège fait : la fièvre a disparu, et, dans d'autres, l'œuvre commence.

Le contraste est éclatant dans le même pays ; en France, par exemple, en 1910. On y trouve des lignes qui ont un carac-

tère archaïque, remontant au premier jour, un matériel vieux, usé, incommode, des voies timides, longues, lentes, évitant avec soin les ponts, les montagnes, faisant des détours. L'Auvergne envie à la Suisse non ses montagnes, mais ses chemins de fer. Cet ensemble de lignes donne la sensation de la ligne droite, parfaite.

3. — Théorie d'un réseau.

La lutte est aussi grande qu'au premier jour contre la voie maritime. Sans doute, une ligne entre deux points est souveraine, constitue un circuit fermé, un système clos, un cercle infernal, mais si un de ces points est un port, la vie afflue à l'intérieur par ce port.

Ainsi, que l'on suppose une ligne entre Bahia et Arica, dans l'Amérique du Sud ; cette ligne réunira les deux Océans, mais il lui faudra, pour être maîtresse de tout le trafic interne, se relier à Buenos-Ayres au Sud, à Mexico au Nord : autrement, les hommes et les marchandises s'en iront par les ports. Seuls, Bahia et Arica seront maîtres. Il y a là un courant international, plus puissant, qui se superpose au premier. Il faut une ligne médiane et interne qui contrarie la voie maritime : un tronçon ne vaut que par l'existence de tout un système interne qui contrarie le Pacifique et l'Atlantique. Entre les ports, des escales régulières comme un service d'horlogerie.

Un réseau, dans sa véritable signification, la plus forte expression de sa puissance, saisit tout un continent : il franchit toutes les frontières, unit tous les Etats, malgré l'éloignement, la montagne. Il unit Rio-de-Janeiro à toutes les capitales de l'Amérique du Sud, de l'Amérique Centrale et du Nord : il n'a d'autres limites que les limites du continent. Il pénètre un bloc massif, formé d'Etats inégaux, irréguliers, découpés : il est la plus forte, la seule expression de la vie. Il a dévoré mille résistances et mille problèmes : le système est général. L'intérêt de la Bolivie est dans une ligne droite qui la relie à Arica et Rio-de-Janeiro, à Mexico et à Buenos-Ayres. Il faut donc

entendre dans un sens restreint les mots de « topographie » ou de « configuration du territoire ». La forme de chaque pays s'est perdue dans l'ensemble.

Une ligne générale méconnaît la forme de chaque pays, et dérive d'une ligne essentielle. Or, s'il existe des réseaux méthodiques compris dans un plan général, des œuvres de géomètre comme en France, on a aussi des tronçons isolés, des amas de tronçons grossissant peu à peu, sans art, constituant par le temps une masse énorme et finissant par se réunir pour émettre une ligne maîtresse : cette œuvre, à rebours, possède dès l'origine toutes les lignes secondaires qu'une vue plus sage eût construites à la fin. L'Australie et le Brésil ont ces œuvres importantes, mais débiles : tout pays est allé à un mode ou à l'autre. Une ligne de Bahia à Arica eut relié Rio-de-Janeiro à Mexico.

La théorie démontre que deux réseaux, puissants mais isolés, ont leur circulation dépendante d'un tronçon qui amène entre eux un trafic intense ; que ce tronçon peut offrir des difficultés considérables ; que la voie maritime sera préférée à une circulation pénible sur terre ; qu'un détour est mortel ; que les communications périphériques, internationales, sont les plus difficiles à établir ; que même plusieurs lignes ne remplacent pas la ligne droite. La disposition d'un réseau vaut sa masse.

III

THÉORIE DE L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

I. — Histoire des Variations.

Malgré ces causes, la forme irrégulière des terres divisées, l'histoire plissée, ondulée, le chemin de fer, avec le temps, triomphe, et fournit les éléments d'une histoire : l'édifice peu à peu se dresse en entier dans une transformation si complète qu'elle justifie l'assertion qu'il n'y aura bientôt plus que deux histoires : celle d'avant et celle d'après les chemins de fer, mais il a fallu un demi-siècle pour que les fondations sortent de terre, avec peine. De 1830 à 1880, on n'a travaillé qu'aux soubassements ; le monde entier ne possède que trois œuvres notables à cette époque : l'Europe, les Etats-Unis, les Indes.

Quinze années nouvelles apportent une révolution profonde. De 1880 à 1895, en effet, on construit presque autant que dans les cinquante années qui précèdent : le nombre des chemins de fer a doublé. De plus, il s'est introduit dans des pays nouveaux jusque-là réfractaires : la révolution a été surtout sensible en Amérique, le Canada et le Mexique, le Brésil et l'Argentine. D'une façon générale, il occupe un espace double de celui qu'il occupait précédemment.

Les progrès sont aussi sensibles de 1895 à 1910, peut-être même plus frappants. Il s'introduit dans le reste du monde ; sa moyenne annuelle est aussi forte. L'on conclut, *a priori*, que certains réseaux sont des œuvres parfaites, que d'autres ont toutes leurs lignes essentielles ou qu'il y a une disposition générale, sans vérifier aucune de ces propositions.

Mais on a raison de dire que cette histoire est un fleuve, étroit, lent à sa source et qui va s'élargissant sans cesse, interrompu par trois points, trois périodes ou cascades. 1880 amène des sources, 1895 des bassins, 1910 des océans.

Si incomplets que puissent être les chemins de fer aujourd'hui, il est impossible de méconnaître les grands progrès accomplis, surtout depuis 1880. L'histoire de ces progrès fournit déjà une matière considérable, intéressante. On peut dire qu'à un moment donné l'histoire s'impose : il faut dresser un inventaire régulier de chaque œuvre pour juger de cette œuvre et de l'œuvre entière. Une analyse complète révèle seule les grandeurs et les lacunes : toute considération, sans cette base solide, est futile et doit être écartée.

Ce sont des chiffres, c'est une répartition, une distribution éclatante des chemins de fer qui justifient les trois divisions de l'histoire qu'on ne peut considérer comme un bloc informe et uniforme.

Cette division essentielle est propre au monde en général et ne convient qu'à lui ; elle est exacte pour l'histoire générale seulement. Des pays lui échappent d'une façon complète : la plus grande partie de la Terre ne commence son histoire qu'après 1880 ; ces trois dates essentielles, 1880, 1895, 1910 ne marquent pour ainsi dire pas dans aucun pays de la Terre. Nulle œuvre n'emplit cette période de 80 ans, trop courte ou trop grande. On peut compter les pays qui commencent en 1830 ou finissent en 1910 : la date de tous les grands travaux reste en dehors de ces points théoriques

Le globe possède deux lignes capitales, essentielles qui surpassent de beaucoup en longueur, en importance toutes les autres : chacune se dispute la prééminence ; la première dans l'Ancien Continent, de Brest à Vadivostok ; la seconde dans le Nouveau, de l'Alaska au détroit de Magellan. Ces deux lignes qui suppriment le plus les distances, sont le résultat de plusieurs autres, de mille tronçons, n'apparaissent pas dans les dates de l'histoire générale. En un sens absolu, elles ne sont pas finies en 1910, mais 1910 presse leur achèvement.

2. — Histoire des trois Périodes.

C'est que la construction est essentiellement capricieuse, irrégulière. Cependant il existe au début une période commune à tous : elle est d'abord longue. Il faut en moyenne 25 ans à un réseau pour avoir ses lignes essentielles : même décidé dans un pays, le chemin de fer trouve partout mille précipices, des interruptions ou des interrègnes. C'est la montagne, les troubles politiques, la masse du sol qui écrasent, passent au travers comme en Suisse, en Italie, au Brésil, mais la cause véritable est plus profonde.

La rapidité ou la lenteur de la construction dérivent de l'existence ou de l'absence d'un plan général primitif et essentiel. Tout pays va à un mode ou à l'autre. Tout plan général aboutit ; toute tentative de tronçon est frappée de mort. Il y a un plan universel de la capitale en France, de toutes les capitales en Allemagne, de tous les ports en Angleterre ; le Mexique, l'Argentine ont un plan et prospèrent. Avec des œuvres locales, le Brésil n'aboutit pas ; les tronçons sont stériles. Le mode de construction influe sur sa vie entière : la construction est vive ou lente suivant le mode que le pays a adopté. Une ligne courte épuise vite le sol qu'elle dessert ; une ligne étendue donne vite au Nord et au Sud des embranchements qui constituent un réseau qu'alimente tout le trafic.

Sans doute, toutes ces courtes lignes ne sont pas inutiles ; peu succomberont complètement sous le plan général. De grandes lignes nécessitent d'énormes capitaux ; mais le Brésil, par exemple, aurait pu construire ses grandes lignes avec une partie de l'argent qui a fait vivre les paquebots qui desservent ses escales, et il est obligé de venir en 1907 à l'exécution de ses grandes lignes intérieures qui elles-mêmes ne donneront tout leur bénéfice que si elles sont reliées à l'Amérique du Nord.

C'est la même chose de posséder un grand nombre de tronçons isolés, comme au Brésil, ou un même nombre de tronçons partant d'un même point, comme dans la province de Victoria

en Australie. Dans les deux cas, l'œuvre n'a ni force ni portée : le sol est vite épuisé. Il n'y a pas de dispersion favorable, pas de grande ligne, de points éloignés conquis, de grandes distances supprimées et réunies. Aucun tronçon ne l'emporte, l'œuvre entière stagne et végète, impuissante et stérile. Une rivalité constante, néfaste, s'établit entre tous ces tronçons et paralyse tout développement.

Ainsi, le mode de construction introduit une division absolue dans l'histoire. Telle est la grande loi des chemins de fer. Tout tronçon est frappé de mort; il s'éteint dans les sables ou le temps l'effrite. Sa construction même l'épuise : il peut nécessiter des travaux coûteux, dessert deux points inutiles et ne rapporte rien. S'il a plusieurs fois sa longueur primitive, tout le trafic passe par lui et lui donne une vie intense. On ne trouve guère qu'une exception apparente à ce principe, dans la ligne du Congo belge qui obvie à son embouchure, car ici la ligne a pour continuation réelle la ligne même du fleuve.

Partout les tronçons s'opposent à une marche décisive; entre deux œuvres remarquables, une ligne courte impose une solution de continuité ou des détours immenses. Ainsi la Suisse entre l'Allemagne et l'Italie, la France et l'Italie; de même, le tronçon du Baïkal au milieu du Transsibérien : cette œuvre qui manque pendant longtemps supporte un trafic intense. Cette loi, essentielle, tend à se dissimuler avec le temps dans les réseaux touffus d'Europe. On croit devoir la placer en tête d'une étude des chemins de fer africains : elle est contemporaine des chemins de fer.

3. — Les grands courants.

Si l'on suppose un pays déterminé et le principe des chemins de fer admis, on construit dans ce pays les lignes essentielles qui joignent les extrémités par les voies les meilleures. Il s'ensuit une série d'œuvres excellentes mais locales, de réseaux égoïstes : chacun a été fait pour un but particulier. Chaque pays a paru à soi un univers, est joint tant bien que

mal aux Etats limitrophes par des lignes brisées qui se succèdent dans l'espace. Lui-même n'a construit que les lignes que la science lui permet.

A cette époque, on n'envisage pas la Terre, les grandes lignes qui permettent de la franchir rapidement. C'est la montagne qui pendant longtemps impose un détour : ainsi la Suisse sépare l'Allemagne et l'Italie, la France et l'Italie. Au centre des continents, certains réseaux possèdent la ligne droite, comme la montagne : le chemin de fer est capable de déplacer tout le trafic. Le courant est dans l'intérieur des terres : ainsi l'Allemagne, la Russie possèdent le plus court chemin de Paris à Vladivostok.

Il en résulte que le courant n'est définitif que si l'on a construit la ligne la plus courte entre deux points extrêmes : la diagonale d'un carré, le diamètre de la circonférence se substituent toujours aux deux côtés du carré, à la circonférence du cercle. Cette question des chemins de fer dans leur plénitude n'a été envisagée que depuis 1895, quand des réseaux assez nombreux donnent l'idée d'une voie générale. On n'a construit une ligne essentielle, continue, que si plusieurs lignes aboutissaient déjà à son commencement, à son point de départ virtuel. Avant, on pensait à des lignes modestes, timides : on travaillait pour le temps. On travaille pour l'éternité.

Plusieurs causes apportent cette division naturelle : 1° L'absence totale de population sur la ligne droite, la plus courte d'un point à un autre. — 2° Les difficultés techniques : la Suisse ou le Baïkal. — 3° Les difficultés politiques : la Serbie, la Turquie ne veulent pas du chemin de fer qui a sa terminaison naturelle à Constantinople. Un Etat empêche deux lignes importantes de se joindre au milieu. La rivalité, les jalousies entre la Russie et l'Angleterre empêchent la jonction essentielle entre les chemins de fer russes et anglais. — 4° Un sol que l'on suppose infranchissable, comme le Sahara sépare l'Algérie du Niger. — 5° Un trouble constant dans les Etats que ingénieurs, ouvriers, banquiers, Etats, sont sûrs de ne pas être payés et peut être de ne pas revenir.

Toutes ces divisions imposent une division profonde dans l'histoire des chemins de fer ; le temps ne leur a pas manqué. Ils ont vu des années stériles.

Sur un globe, la ligne droite apparaît, certaine ; la perfection de l'histoire est en rapport avec cette ligne. Les grandes lignes internationales, non le nombre des kilomètres, établissent la perfection de l'œuvre.

Les tronçons, les réseaux, les grandes lignes marquent ainsi les trois périodes de l'histoire, et les grandes voies qui en dérivent n'apparaissent qu'à la dernière période, la plus intéressante de l'histoire : « Pékin n'est plus aux antipodes de Saint-Pétersbourg. » Dans la substitution de la voie terrestre à la voie maritime, l'Océan devient solitaire. Nous emplissons tout, maison, places : nous ne vous laissons que vos temples, disaient aux païens les chrétiens des premiers jours.

La mer a déterminé les premières voies terrestres : ainsi, en frappant sur la côte, l'Atlantique a amené la population dans les Etats-Unis pour conquérir les terres, un courant entre New-York et San-Francisco, de l'Est à l'Ouest, parallèle à l'Equateur. Il n'en existe pas du Nord au Sud par suite des terres réfractaires, du sol même et vide. Aussi cette voie interne, la plus courte, a été faite la première.

Dans l'Amérique du Sud, il existe un courant identique qui n'a causé que les nombreux tronçons du Brésil. Là, le problème doit lutter contre un sol vide, trois Etats, la chose politique, la concurrence de la mer.

La ligne de Brest à Pékin a triomphé de la voie maritime, uni les peuples immenses qu'unissait la mer. Tous les efforts, de 1895 à 1910, tendent à améliorer cette voie, à la substituer, d'une façon complète, à la création de deux autres voies parallèles : au centre Taschkent à Pékin, au Sud Constantinople à Saïgon. C'est l'établissement de lignes droites entre deux points éloignés. Quant à la ligne unique, impaire et médiane, de San-Francisco à Buenos-Ayres, elle s'enrichira de tout le trafic qui s'écoule à droite et à gauche, le long des côtes, par les deux Océans.

Telle est la véritable « lutte » de Michelet, de J. Verne, la

lutte de la terre contre la mer. La mer attire tout le trafic; le chemin de fer devient la voie la plus courte, la plus économique, la plus sûre, et il rapporte beaucoup plus. C'est le cas de répéter : « 20 milles de désert séparent plus les hommes que 500 milles d'Océan. » Un seul tronçon qui manque entraîne la rupture, l'inexistence de toute la chaîne. Disposés dans un sens ou un autre, répartis d'une façon déterminée, les chemins de fer ont une tout autre portée et une autre influence. Les tronçons ne créent pas les grandes lignes : les grandes lignes déterminent les affluents.

*
* *

La statistique ne donne donc pas la force d'un réseau : la distribution est l'élément essentiel. Cet élément le dispute à son poids : la matière a des formes différentes. Un réseau peut être divisé ou réuni à l'infini, être un tout continu ou morcelé en mille tronçons ; ils ne se prêtent pas d'appui, ne s'éloignent pas de la côte, ne pénètrent pas l'intérieur.

L'œuvre peut former un tout continu et offrir deux formes différentes ou de grandes lignes parfaites, équitables, desservant tout le territoire comme la France en 1869, ou une série de tronçons de lignes courtes, communiquant presque toutes entre elles comme le Brésil en 1907, mais massés violemment dans un côté du pays, sans pénétrer l'intérieur. Même en ce cas, leur force est infinie : la tête du bélier.

On peut concevoir enfin une série de tronçons parallèles entre eux, des échelons sans lien.

De cette forme, on tire une loi sûre, mathématique, générale : les tronçons sont débiles (1), les grandes lignes, seules, ont la vie. Les tronçons marquent une époque d'impuissance;

(1) Plus la ligne pénètre dans le cœur du pays, plus les bénéfices deviennent considérables, et ces bénéfices croissent proportionnellement au carré de la profondeur de la région exploitée. Poussée à 400 kilomètres de la côte, une voie ferrée rapporte quatre fois plus que si son point terminus était à 200 kilomètres ; conduite jusqu'à 800 kilomètres, la ligne rapportera 16 fois plus. » De Renty, *Introduction*.

aussi l'expérience est faite et le mode des tronçons, ancien, se rattache aux périodes primitives.

Depuis 1895, dans les réseaux contemporains, on ne construit plus que de grandes lignes : la Sibérie, la Chine, le Siam, la Rhodésia le démontrent ; le Chili, le Brésil renferment deux histoires. La distribution d'un réseau reflète toujours sa date, et la hardiesse des lignes, qui détermine les grands courants, marque la dernière empreinte, justifie la définition du chemin de fer. C'est une machine qui transporte une masse infiniment grande à une distance infiniment éloignée en un temps infiniment court.

Pour une œuvre si parfaite, on a pu dégager déjà une loi fondamentale, très énergique, dans la construction ; un réseau général ou des tronçons.

Si on considère isolément un pays, qui peut renfermer toutes les causes entremêlées, on peut se demander si la construction de son réseau obéit à une loi quelconque ou si elle est désordonnée. On se rappelle les lois du mouvement uniforme, 1, 1, 1, — 2, 2, 2, ou du mouvement uniformément varié, 1, 2, 3 — 1, 2, 4, — 1, 3, 6, etc...; on cherche les rapports des lois mathématiques avec les chemins de fer.

La matière semble indépendante, tant les travaux renferment d'obstacles, tant l'homme ne fut pas capable, dès le premier jour, d'exécuter les travaux : ces deux causes ont apporté le plus grand trouble, imposé une construction en apparence désordonnée. Toutes les causes se réunissent pour empêcher une construction uniforme, une ligne définitive ; tunnel, guerre civile, morcellements politiques, population inégale.

Au début, toutefois, on constate les mêmes lenteurs ; en France, pays civilisé, dix ans sont pleins de verbiages ; au Brésil, la grandeur effraie pendant quarante et un ans. Le monde n'a pas pour une œuvre commune de pouvoir suprême et régulateur ; l'univers n'offre que la division, le chaos : nulle part de plan général : les erreurs de chaque pays aboutissent à la conception la plus étrange, à l'œuvre la plus imparfaite, la plus éloignée d'une création raisonnable. Mille retouches

sont nécessaires pour faire aller un vêtement et l'œuvre une fois refaite, ne va pas avec les autres pays.

Ainsi, le feu qui a pris dans un vaste édifice, de son foyer, passe, par une saute de vent, aux extrémités, laisse intactes des parties entières, parce que non gouverné par une main il n'embrase pas simultanément la masse entière ; la nature des matériaux, leur disposition, le vent, les ouvertures, les dépôts de matière, s'y opposent. Dans les endroits circonscrits, il termine sa carrière avec rage quand là-bas, dans une masse considérable, il commence son œuvre. Les points noirs, consumés, jettent une impression de tristesse, des trous dans les gerbes de flammme, mais l'idée d'une voie parfaite vient au monde quand il n'y a que des amorces.



Si minutieusement arrêtée qu'elle soit, une œuvre n'est jamais exécutée d'une façon mathématique. Les arithmétiques donnent en vain des règles impeccables dans l'exemple suivant : s'il faut 1.000 hommes et 1.000 jours pour bâtir un mur d'un volume donné, combien de jours faudra-t-il à 10.000 hommes ? Le mur bâti ; le trou creusé tout de suite ; on ne voit pas que les hommes se gênent ; entre eux la discorde se met. Chaque pays n'a qu'un petit nombre d'hommes disponibles ; ne peut dépenser qu'une certaine somme : pendant ce temps il faut subsister, récolter, disputer : autant de causes énergiques de limitation dans l'univers.

IV

LES SOURCES

1. — Statistiques, livres.

Les statistiques constituent la source, les carrières, la matière essentielle de l'histoire : pour discuter un réseau, il faut établir sa grandeur ; et l'historien a autant de peine pour établir les éléments de la grandeur du monde que le monde à les établir. Les statistiques, seule source, méritent tout le mal qu'on en a dit. Elles ne sont jamais exactes d'abord, avec quelque soin qu'on les dresse ; elles ne signifient rien ensuite. Le nombre des condamnés ne donne pas le nombre des criminels ; celui des divorces ne prouve rien quant aux ménages d'enfer. Que de ruptures artificielles ! dans les jugements, que d'œuvres fausses ou légères. Enfin, quel sage oserait tirer un argument du nombre des catholiques, protestants, boudhistes officiels ? Dans chaque religion que d'infidèles.

Cependant, ici, il n'y a rien en dehors des statistiques : aucune discussion, aucune interprétation n'est *possible*. En outre, qu'on prenne les statistiques des chemins de fer eux-mêmes, elles varient ; beaucoup ne sont données que comme approximatives.

On peut répondre que certains pays, et c'est le plus grand nombre, ont des statistiques parfaitement exactes et déterminées : elles s'appliquent aux réseaux les plus complets, et par suite, apportent un élément absolu à la vérité générale. Ailleurs, les dissensions ne sont qu'apparentes parce que les chiffres ne se rapportent presque jamais au même moment. On oublie que les chemins de fer, en progression continue, en équilibre instable, varient d'un moment à un autre ; qu'il y a

lieu de spécifier si les statistiques de l'année s'appliquent au 1er janvier ou au 31 décembre. Telle est la principale cause de divergence des statistiques ; deux pays inventorient au 30 juin. D'ailleurs, les chemins de fer intéressent si fort la vie nationale que les télégraphes, les journaux en parlent : une ligne sitôt faite est sitôt connue de l'univers.

Pour la sécurité, la rapidité, la nécessité, beaucoup des lignes sont doubles ; d'autres triples ou quadruples ; il existe en outre des voies de garage, des chemins de fer industriels, spéciaux. Les statistiques varient suivant qu'elles comptent ou négligent ces éléments.

Enfin, les statistiques n'étant jamais exprimées en lettres, il y a lieu de se méfier des erreurs ou coquilles, dans les publications les plus sûres. Pour les dépister, le seul moyen est de se défier d'une augmentation brusque, violente, de comparer entre elles toutes les statistiques.

Le réseau peut rester immuable, croître, exceptionnellement diminuer ; un tremblement de terre, guerres civiles, étrangères détruisent une œuvre de civilisation. Cette chute est généralement passagère ; il est rare que les lignes soient pour toujours abandonnées sans soins à la végétation qui les ronge.

Les démembrements de territoire sont plus graves : des lignes passent au parti vainqueur. Là encore, une cause d'erreur, et de même qu'il faut convenir d'un même moment, il faut convenir d'un même pays, d'une superficie déterminée : autrement, les conditions ne sont plus les mêmes et l'on risque de compter deux fois les mêmes lignes. Ainsi en Europe, l'Italie avant et après la fusion, avant et après la cession de Nice et de la Savoie ; le Danemark avant et après la guerre des Duchés. En Amérique, la question des territoires est toujours difficile. Le Chili s'accroît par la guerre, le Pérou diminue.

D'une façon générale, d'ailleurs, à l'encontre de ce qu'on dit de l'histoire qui s'enfonce tous les jours dans le passé, les statistiques, avec le temps, gagnent en certitude. Plus il y a de chemins de fer, plus on les voit. Qu'on suppose, surtout dans un vaste territoire, un grand nombre de tronçons insi-

gnifiants et dispersés, on les néglige. Cette erreur, répétée dans plusieurs pays, amène un déficit considérable : c'est la chute de la chose même, surtout à une époque où la matière est encore éparse, en voie de formation. Le temps amène une condensation singulière ; les réseaux éclatent ; les tronçons, réunis, acquièrent une certaine importance. Des ministères se constituent avec des organes : l'œuvre a un corps et des voix. Dans la construction, l'émulation universelle, un pays est trop fier de ses travaux, impossible d'ailleurs à dissimuler.

Si les statistiques retardent, elles avancent. Un pays peut avoir entrepris une grande ligne, un réseau général dont la longueur est connue : on n'hésite pas à le considérer comme terminé parce que les travaux sont entrepris sur toute la longueur de la ligne. Cependant, il n'y a peut-être que l'infrastructure de terminée ; un tunnel manque, puis un viaduc : l'œuvre n'est pas livrée à la circulation. Sans doute, il y a là une fièvre, un beau mouvement, mais une cause d'erreur. Elle est passagère, ne pèse aujourd'hui que sur les pays neufs dont elle marque les progrès. Ainsi s'expliquent les erreurs et les divergences du Siam, de l'Indo-Chine en 1907.

La certitude des statistiques est liée à la force du réseau. Les tronçons n'apparaissent pas : on ne voit pas 500 kilomètres dispersés en vingt tronçons misérables. Moins un pays a de chemins de fer, plus ils sont divisés : si un pays a de grandes lignes, il possède un réseau. S'il n'a qu'une seule ligne longue et continue, elle apparaît (Argentine, Sibérie). Les tronçons, comme les statistiques incertaines, disparaissent en 1908 (1).

2. — Les cartes.

Si bien établies qu'elles soient, les statistiques ne donnent pas un élément essentiel, c'est-à-dire l'emplacement des chemins de fer, quand leur répartition ou distribution est un

(1) Bibl. ; Archiv für Eisenbahnwesen.

élément essentiel de la valeur du réseau. Toute une partie d'un pays peut être totalement déshéritée sans qu'on s'en doute ; les grandes lignes internationales sont en dehors des statistiques.

Il faut recourir aux cartes, aux atlas. Pour les chemins de fer, les meilleurs sont médiocres, à cause de leur échelle : les voies ferrées, d'ailleurs, en constituent l'élément le plus mobile. Ils conduisent au moins à cette idée essentielle que les chemins de fer n'apparaissent pas, sinon à une carte du 1/2.000.000e pour les pays sans montagne. Depuis quelques années, on a commencé une carte de toute la terre à l'échelle du 1/1.000.000e (1).

(1) Atlas spéciaux des chemins de fer de Chaix, de Koch et Opitz.

LIVRE III

CONSÉQUENCES DE LA RÉVOLUTION

1. — La science.

En 1840, un oculiste de Berlin fait pour la première fois une opération contre le strabisme et la réussit. Les meilleurs chirurgiens de Paris le savent, la tentent et la manquent ; après plusieurs échecs, découragés, ils la laissent.

Il fallut, pour apprendre la technique opératoire, que les chirurgiens de Paris puissent aller à Berlin. Le chemin de fer a dispersé la science ; avant, la vérité n'avait de rayonnement qu'à l'instar du paratonnerre qui protège un édifice dans un rayon double de sa hauteur : En Ecosse, l'école de Dublin.

Dans les conséquences infiniment petites, la facilité des excursions botaniques, le levé du territoire, la propagation des orphéons, des cantates, les concours, la possibilité pour un directeur de théâtre de faire tenir longtemps l'affiche à un même spectacle à un public incessamment renouvelé par chemin de fer, les décors plus luxueux.

La cause par la cause : les congrès internationaux, surtout ceux relatifs aux chemins de fer, où chaque pays profite des découvertes de tous les autres ; les effets sur les postes, les délais de procédure, la promulgation des lois, les traités d'extradition, le droit international. Cette époque succède à celle où il n'y avait pas de lien entre les deux centres intellectuels du monde, Paris, Berlin, pourtant non éloignés.

2. — Le terrain.

Le centiare de terre varie de 0 fr. 10 à 7.000 fr.; encore, le mètre carré vaut-il 0 fr. 10 parce que la terre est à peu près entourée d'hommes, de campagnes qui ressortent à des villages d'où les hommes parviennent. Elle varie des landes lointaines à l'intérieur du village, du village aux villes, suivant leur importance, des villes à la capitale où elle a trente mille fois la valeur de la terre arable, encore de la périphérie au centre, à quelques points spéciaux de la capitale. Beaucoup de terres excellentes, loin de tout, restent en friche, n'ont pas de prix parce que les hommes n'y peuvent parvenir (1). Un homme a un terrain : une ville se bâtit dessus. Le voilà plusieurs centaines de fois millionnaire. Tel est le fait local unique, multiple et universel, traduit par l'axiome. D'une façon générale, absolue, « la terre, en soi, est sans valeur ». On le dit sous deux formes saisissantes, également vraies : « La terre n'a point de valeur naturelle, indépendamment du travail humain »; « ce qui communique au sol une valeur, c'est le travail de l'occupant ou le travail social environnant ». L'interprète traduit ce fait avec éloquence en disant : « Qu'a fait le propriétaire du terrain pour s'attribuer la totalité de cette valeur vénale ? » (2).

(1) Cauwès, *Economie politique,* 4e édit., Liv. V, chap. v. — Leroy-Beaulieu, *Essai sur la répartition des richesses.* — De Laveleye, *La propriété et ses formes primitives.* — Fouillée, *La propriété sociale et la démocratie.*

(2) En 1847, avant la découverte de l'or, même dans les conditions les plus favorables, les lots se vendaient au maximum 0 fr. 65 le mètre ; 6 ans plus tard, en 1853, alors que la grande fièvre de construction commençait déjà à diminuer, des lots moins avantageusement situés se vendaient en moyenne 333 fr. le mètre et 592 fr., lorsque le lot devait former le coin de deux rues. C'est à peu près le prix des terrains dans le centre de Paris. — E. du Hailly, *Campagnes et stations sur les côtes de l'Amérique du Nord.* — Lanier, *Lectures géographiques*, Amérique du Nord, page 191.
Le même phénomène existe à Paris, avec la fièvre des expropriations

Tout le Congo, sans chemins de fer, ne vaut pas un schelling, dit Stanley ; mais dans le Minnesota méridional, l'hectare qui valait de 87 fr. à 125 fr., monte de 500 fr. à 575 fr. avec l'apparition du chemin de fer. Lui seul a déterminé des villes (1). Les minéraux, bois, céréales stagnent éternellement sans chemins de fer.

3. — Les Choses ; le prix de la vie.

Même révolution dans les choses. A Irkoutsk, un citron 3 fr., une bouteille de pale-ale 12 fr. ; — en Bretagne, les domestiques stipulent ne pas manger du saumon plus de trois fois par semaine ; — en France, la viande, les légumes, les œufs valent quatre fois plus ; l'oiseau « le diamant-aurore » de 1.200 fr. à 50 fr. ; — dans la République Argentine, un quartier de bœuf quelques sous, une chemise empesée 5 fr. mille taureaux pour une modiste, — avant et après les chemins de fer. Comme une pieuvre à mille tentacules, il emporte tout au loin : beaucoup de petits rentiers succombent. Il y a un déplacement d'air, de population : les grands centres s'accroissent. Dans une petite ville, l'herbe croît : le noir magicien lui a emporté son âme.

Avant, on ne voyageait pas mais on vivait : on ne pouvait remuer mais on mangeait. La ville était le terme extrême de toutes les campagnes environnantes dont les fruits étaient

(Voir Cauwès. — Balzac, *César Birotteau*), sur les terrains autour de la Madeleine.

(1) « Des fortunes colossales se sont faites de cette façon après un acte d'accaparement, dans la périphérie d'une grande ville, par la simple force d'inertie qui a soustrait pendant longtemps des terrains aux constructions et qui a maintenu des îlots nus au milieu d'une ville grandissante. A New-York, on a vu une famille, la famille Astor, gagner ainsi une fortune que l'on évalue à quelques centaines de millions, uniquement parce que New York étant située dans une île, un ingénieux et prévoyant ancêtre des Astor actuels, avait pris la précaution d'acheter presque tout le territoire non bâti de l'île. » Ainsi en Angleterre.

attachés comme les hommes. Il fallait consommer sur place : le transport, trop long, trop cher, était impossible, maintenant on a tout partout : la foule se précipite aux bains de mer. Ostende, Dinard, Biarritz, par le fer, ces cités du soleil. Le saumon vient de la capitale. Tous les objets manufacturés baissent de prix dans les campagnes si un chemin de fer y mène : un tramway tue un pharmacien dans un bourg isolé.

La cause persiste : pour les villes d'eaux, tout n'est pas fini l'hiver. Il y a quelques touristes, des voyageurs de commerce : paquebots, chemins de fer emportent tous les produits des campagnes environnantes. Après une immobilité éternelle, une éternelle mobilité.

Mais il n'y a plus de disettes, de famines. Un pays producteur de blé peut en répandre dans l'univers, faire concurrence à la production nationale. En outre, la cherté de la vie a d'autres causes que les chemins de fer.



L'œuvre complexe du chemin de fer fait toujours remonter son histoire qui affirme son unité. D'abord, il heurte violemment les mœurs, est repoussé puis accepté ; essentiellement virtuelle, cette première période aujourd'hui a totalement disparu.

Il met ensuite un certain temps pour s'établir dans une durée qui paraît très variable mais qui est uniforme, proportionnée à la grandeur du territoire, réduite aux lignes essentielles qui réduisent le plus les grandes distances. Enfin, il réduit à l'extrême toutes les mailles de son réseau qui reproduit les formes mêmes du sol.

Si on considère isolément un réseau, comme le réseau allemand, par exemple, on voit que dans ses effets, il bouleverse tout le sol, il pèse lourdement sur tous les pays limitrophes ; il détermine le désir, la jalousie, l'émulation. Tous ces pays sont morts s'ils ne construisent pas. Il est à lui seul un foyer pour l'univers qu'il pourrait suffire à transformer : son principe éclate et sa supériorité. Des voyageurs partis de

l'Amérique du Sud le voient, en parlent avec enthousiasme, à leur retour, décrivent ses merveilles. L'influence lointaine est très vive.

On peut ainsi d'une façon absolue établir à nouveau trois périodes dans l'histoire générale : une première période de fondation où le principe établi dans quelques pays se pose dans l'univers (1830-1880) après avoir triomphé de toutes les résistances des hommes ; une deuxième période où les réseaux construits pénètrent tous les pays limitrophes et quelquefois ceux d'après, par ondulations régulières ; une troisième période enfin (1895-1910) où des sauts brusques dominent l'univers.

4. — La vitesse ; les travaux d'art.

La révolution est universelle avec la vapeur. Les meilleurs voiliers mettaient 45 jours du Havre à New-York : aujourd'hui on met 5 jours et demi. De Paris à Lyon on mettait 5 jours en été, 6 jours en hiver ; il fallait 8 jours de Paris à Rennes (1), 12 jours pour Marseille, 15 pour Bordeaux, 16 pour Toulouse.

On partait de Paris tous les samedis pour Strasbourg où l'on arrivait en 12 jours : pour Lyon on partait tous les deux jours, de l'hôtel de Lens, à deux heures du matin et l'on couchait à Pont. On en repartait le lendemain à trois heures du matin pour coucher à Vermonton. L'on en repartait à trois heures du matin et l'on couchait à Arnay-le-Duc. L'on en

(1) Le carosse partait de Paris tous les lundis à 5 heures du matin et arrivait à Rennes le lundi suivant à 7 heures du soir.

Voir le *Guide du voyageur à Paris* ou l'*Indicateur fidèle* de Michel, ingénieur-géographe du Roy (1765) ; un exemplaire en existe à la Bibliothèque nationale.

Consulter les Almanachs des Chemins de Fer : Les Livres de Poste. — Les places étaient en outre limitées : quelquefois il fallait attendre huit jours.

repartait à deux heures du matin pour coucher à Mâcon et arriver à Lyon le cinquième jour, l'été, à six heures du soir, dans la seconde ville de France — si un accident n'était arrivé. Si pour une cause quelconque, une roue cassée, le coche avait suspendu sa route tout un jour, il ne pouvait accélérer sa marche ou marcher de nuit.

La transformation n'a pas été brutale et complète ; les premiers transatlantiques firent la traversée du Havre à New-York en 17 jours. Les premières locomotives faisaient 20 kilomètres à l'heure : aujourd'hui par sauts et progrès irréguliers, elles sont arrivées à faire plus de 80 kilomètres. Mais d'une façon générale les heures ont remplacé les jours et d'une façon agréable : on peut manger, se promener, dormir dans les wagons de 1906 qui n'ont aucun rapport avec ceux étroits, fermés à clé du temps de Louis-Philippe.

Telle est la révolution en France, dans les pays civilisés ; ailleurs, elle est plus profonde. Il fallait uniformément 6 mois de New-York à San-Francisco ou pour traverser la Sibérie ; personne n'avait vu l'Afrique. Aujourd'hui, on met moitié moins de temps pour aller en Chine par la voie ferrée que par la voie maritime. D'une façon générale, le sol s'est singulièrement rétréci par le seul effet de la vitesse. L'apothéose du navire précède sa décrépitude : il y a une tendance universelle à quitter la « voie tortueuse des mers ». Reclus a raison contre Jules Verne. La voie est maritime au XIXe siècle, terrestre au XXe siècle. On gagne 13 jours, en ligne droite, de Valparaiso à Buenos-Ayres.

On voit apparaître cinq ordres de réseaux : 1° ceux qui sont terminés absolument ou virtuellement ; 2° ceux qui seront entièrement terminés en 1915 ; 3° ceux dont toutes les grandes lignes ou lignes essentielles sont faites et présentent une solide ordonnance ; 4° ceux qui fusionnent leurs tronçons débiles en une ligne puissante, essentielle ; 5° ceux qui commencent leur œuvre par la création de leurs grandes lignes, d'un réseau général avec plan méthodique.

La concurrence des automobiles paraît peu redoutable ; l'automobile, plus dangereuse, plus chère, nécessite des routes

excellentes. On dit qu'il y a des pays sans chemins de fer mais on oublie que l'on ne peut comparer deux modes de locomotion dont l'un seul existe. Dans les pays neufs, sans chemins de fer, il existe une tendance universelle à ne créer que des routes médiocres et à construire des chemins de fer. Le chemin de fer aura la supériorité constante de la sécurité, de la rapidité avec ses rails, son poids, ses tunnels.

Les fruits sont presque postérieurs à l'œuvre: il faut tout un réseau, sa fusion avec d'autres réseaux pour qu'une ligne rapporte. Le chemin de fer est si nécessaire qu'il a triomphé de tous les obstacles : il fut d'abord entre de grosses villes, des campagnes riches, mille localités qui le sollicitent. Il triompha ensuite des grands espaces déserts, des difficultés de la nature, du sable après les expropriations, des inondations après la montagne, des flèches des sauvages après les savants. En ce sens la période 1895-1910 est unique, la plus puissante pour avoir démontré que l'Afrique n'est pas rebelle au chemin de fer.

La lutte a déterminé la victoire ; au cours de l'établissement de l'œuvre, il y eut mille réalités imparfaites, dont les défauts éclatèrent, remplacés par des réalités meilleures. On vit les vices des freins, des essieux, des signaux et des chaudières. La réalité éclate ; la supériorité se démontre. L'art est en progrès continu : la science est une révolution contre la science, surtout dans les instruments. On eut à résoudre mille nouveaux problèmes. La science se constitua, subit des éclipses, des reculs : elle ne gémit que pour revivre. Des difficultés, réputées à l'origine insurmontables, sont résolues, l'on fait plus facilement le même travail ou l'on exécute des travaux plus difficiles. Telles sont les deux faces du progrès.

Aujourd'hui, pas d'œuvres, de sols dont la grandeur effraie ; les plus grandes lignes existent. L'obstacle est tel qu'au premier jour ; la métallurgie, les explosifs le brisent. Le monde a une véritable unité de construction par la science : aux mêmes problèmes s'applique une formule uniforme.

Si coûteux que soient les travaux, l'argent afflue. Des travaux ont échoué non par le manque de capitaux mais par

l'audace des financiers. Il importe peu que l'on discute encore si l'exécution par l'Etat est préférable à celle des Compagnies qui feront des économies sordides, écraseront les voyageurs tandis que l'Etat taillera dans le grand, deviendra une puissance despotique par ses agents, ses électeurs.

Même les travaux antérieurs ne sont pas stériles. Que l'on suppose trois tronçons parallèles, courts, partant de la côte, ou trois tronçons partant d'un même point, s'épuisant vite, ils ne déterminent pas moins un courant, un foyer qui reporte en arrière le point de départ, suscite mille projets. Il faut considérer là, un élément nouveau : l'influence de la masse sur elle-même. Le centre des mille embouchures d'un delta a une force extrême : la puissance de plusieurs tronçons réunis aboutit à un point. Trois réseaux puissants ont pressé le percement des Alpes : en 1910, se dégage du Brésil une vie intense qui presse d'une façon singulière l'achèvement de ses deux lignes essentielles.

Des deux modes de construction qu'adopte un pays, aucun n'est stérile : une simple interposition de périodes. Dans un sol médiocre, aux formes pleines, sans découpures, les tronçons s'unissent forcément pour constituer un réseau. Il n'en est pas de même si le sol constitue un long rectangle, très allongé : les lignes parallèles, d'un bord à l'autre, comme au Chili, brisent et constituent l'œuvre.

Pour la commodité seulement, et d'une façon très arbitraire, on divise les Etats en trois ordres, suivant leur grandeur : 1° jusqu'à 500.000 kilomètres carrés ; — 2° de 500 à 2.000.000 de kilomètres carrés ; — 3° au-dessus. Mais la forme même du pays, ses formes pleines ou découpées, sa population, sa distribution, sa situation géographique, son orographie constituent autant de facteurs essentiels. Mais le Brésil par exemple diffère totalement avec ou sans 16.780 kilomètres au 31 décembre 1905.

Avec les progrès de l'art, la vitesse a augmenté d'une façon irrégulière. Avec les mêmes lignes aux mêmes endroits, le même pays est moitié plus petit avec une vitesse double ; avec

la rivalité des Compagnies, les congrès il y a une tendance à l'uniformité, à la perfection.

5. — Lenteur de la révolution ; sa marche.

Plusieurs raisons décident d'une révolution très lente : 1° l'œuvre ne commence que tard, surtout après 1880 ; — 2° elle lutte contre les bouleversements politiques éternels ; — 3° on hésite entre l'Etat et les Compagnies, un Etat dans l'Etat, une féodalité financière ; — 4° certains travaux d'art comme les tunnels arrêtent dix ans : on manque d'expérience devant mille problèmes nouveaux ; — 5° la marche de l'œuvre en soi est essentiellement longue, beaucoup plus qu'une route ordinaire : la voie doit être relativement droite, plane et munie de rails ; — 6° il faut emprunter des capitaux considérables, en payer les intérêts. Pour créer la vie, on ne peut arrêter la vie : l'effort est limité. On sait exactement ce que chaque Etat par an peut construire de kilomètres comme Montesquieu calculait le nombre de soldats que chaque prince, sans se ruiner, peut entretenir en Europe.

Pour toutes ces causes, quand on considère les statistiques, il ne faut jamais s'arrêter à une année, stérile ou brillante. Une période de dix ans est nécessaire pour juger un pays ou le monde.

Si l'on compare les sept décades de l'histoire (1) qui, comme les arches d'un pont, unissent 1900 à 1830, on constate une marche constante, progressive, toujours plus forte jusqu'en 1890, puis une baisse assez sensible de 1890 à 1900, que l'on construise moins dans les mêmes pays ou que de nouveaux

(1) 1830	1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900
—	—	—	—	—	—	—	—
330 k.	7.600	38.000	107.000	210.000	370.000	617.285	790.478 k.
	7.000	31.000	69.000	103.000	160.000	247.000	173.000
	7	31	69	103	160	247	173
	1	4	9	14	22	35	24

De 1890 à 1900 on construit 13.000 kilomètres de moins que de 1880 à 1890.

foyers ne viennent pas augmenter l'activité générale. Le monde a pourtant tout son pouvoir et fléchit : avec un plus grand nombre de foyers, l'œuvre baisse. Pourtant, aucun réseau n'est arrivé à sa plénitude, ainsi que le prouvent les statistiques de 1905.

La théorie des tronçons, la division des sols suivant leur grandeur l'expliquent seules, mais incomplètement. Un sol médiocre, la Belgique, la France, impose vite l'unité, la condensation de l'œuvre, de l'effort. Il n'y a pas de tronçons : il n'y a que des grandes lignes qui donnent des affluents par dichotomie régulière. Le problème est tout autre dans les pays neufs, en Australie et au Brésil : les tronçons nombreux épuisent vite la côte, le sol limité qu'ils desservent, la zone peuplée. Ils s'arrêtent devant l'espace ou le désert, et l'œuvre se ralentit presque complètement : il y a là un étranglement de l'histoire qui paraissait ne pouvoir présenter qu'une augmentation constante, avec des foyers plus nombreux.

C'est dans ces nouveaux foyers le même phénomène qui s'est produit en Europe et aux Etats-Unis, jusqu'en 1880. Le chemin de fer s'avance avec peine, timidité, lenteur. Il n'aboutit qu'à des œuvres frustes, incertaines ; en tronçons qui stagnent longtemps sous un ciel nouveau, inclément. Mais de 1905 à 1910 des réseaux aboutissent ; des tronçons se rejoignent, amènent l'unité de l'œuvre ; de grandes lignes, d'un présage heureux, se dessinent. Voilà ce que la statistique ne révèle pas dans sa chute. L'histoire se répète ; il y a une nouvelle forme homologue, parallèle : aux deux extrémités de la terre et de la chaîne, une transformation identique. Le sol vierge offre la plus grande résistance : l'Amérique du Sud n'a pas de carte ; l'Afrique, d'imprimeur. Mais, après un court interrègne, l'histoire, pincée et brisée en deux, reprend son cours naturel (1).

(1) Moyenne annuelle de 1880 à 1890 : 24.700 kil.
1890 à 1900 : 17.319
1890 à 1904 : 19.216
1895 à 1904 : 20.884

La vérification directe, comme celle de ses lapins par un ermite, est possible, sans solution de continuité : il importe peu que les livres qui en traitent soient faits par des notoriétés, retouchés par des doublures. On connaît cet homme, n'aimant pas sa maison, qui vécut toujours en chemin de fer : il y dînait, fumait, dormait et s'y ruina, ayant passé très souvent sur toutes les lignes de l'Angleterre. Ce qui sépare, c'est l'espace : qu'importe d'aller au café de son village ou à 100 kilomètres ? Un objet que je vois, un ver luisant, une inscription, un champ, une pierre sont plus loin.

Si l'histoire a des arrêts, elle a aussi des violences ; si limité que soit l'effort sur une seule ligne, une année amène une synthèse, hérite de cinq ans d'efforts ; la révolution préparée depuis longtemps éclate brusquement. Après la mort, le réveil. Sans doute, le temps est un facteur essentiel, mais la révolution a en réalité 50 ans d'existence ; la Tunisie, le Brésil aboutissent en 1910 ; le Canada, le Lagos en 1911. On possède la ligne essentielle ou un réseau : 1910 borne l'ambition de ce livre.

6. — Nécessité du temps.

A cause de leur faiblesse, les hommes n'aboutissent qu'en nombre : ainsi la chaîne pour éteindre un incendie, tirer un navire du naufrage. Infini par le nombre, l'effort est limité dans les chemins de fer, heurte ce mathématicien qui, en multipliant les hommes, élève immédiatement un mur. Une fourmilière est impuissante contre un tunnel ; beaucoup de travailleurs empêcheraient le travail. Seul, un caprice du tzar peut faire reconstruire rapidement le Palais d'hiver incendié. Il n'y a pas de machine spéciale assez puissante pour établir une voie immédiatement, la pourvoir de rails. Le temps est un facteur essentiel à la création de l'œuvre, machine, levier, pelle fantastique qui arrive à la négation du temps et de l'espace.

On arrive à la créer, avec lenteur, d'une façon régulière, presque mathématique, à l'instar d'un employé qui allume successivement les becs de gaz. Mais l'univers ne possède pas un foyer unique, puissant, capable de l'embraser : ainsi le feu qui a pris dans un vaste édifice, de son foyer passe quelquefois aux extrémités par des sautes de vent, laisse intactes des parties entières. Ces points noirs jettent une impression de tristesse, des trous dans les flammes. Ainsi des chemins de fer : il existe des Etats qui ont opposé une résistance infinie.

Des sols entiers restent en friche, faute de bras : ni mines, ni récoltes, ni manufactures. Dans les centres, l'homme vit accroché, tremblant, avec peine : une nuée de larves grouillantes, les unes sur les autres, dans une flaque d'eau, laissée sur le sable par la mer qui s'est retirée.

Dans les centres entassés, la vie manque : un médecin qui succombe à Paris ferait fortune dans l'Argentine. Dans une aspiration violente, le chemin de fer prendra tout : il dépeuple, épuise, fait le désert et le vide jusqu'au jour où fonctionnant en sens inverse, d'un centre où il ne pousse que des journaux ou des révolutions, il produit des choses manufacturées dans ses tuyaux immenses et vides.

Si la révolution commence en 1900, elle ignorera bien des difficultés que les origines seules connurent. Si une ligne ne se construit qu'à raison d'un an par 400 k., on construit au Brésil 2.400 k. en 1910 ; on multiplie les chantiers ; en dix ans, on peut aboutir.

7. — Abandon de la voie maritime.

D'une façon générale, on peut dire qu'un pays, avec la plus grande complication, a suivi la marche suivante. D'abord, une période de réflexion, d'hésitation, de tâtonnement, de plans, d'études, de levés de terrain. Puis il construit toutes ses grandes lignes dans une marche généralement ascendante ;

l'accélération n'est pas vive, mais réelle. Ensuite, de ses grandes mailles primitives essentielles, il détache des lignes secondaires qui coupent le sol en deux, réduisent l'espace de moitié, en s'appuyant aux deux extrémités. Enfin, ces lignes secondaires, en s'anastomosant entre elles ou avec les lignes primitives, constituent un troistème et dernier réseau dans une nouvelle réduction de l'espace. Telles sont les trois périodes fondamentales : plus l'on va, moins l'effort est grand : plus le sol est divisé. On peut prévoir théoriquement une rapidité croissante des travaux.

On ne retrouve pour ainsi dire, dans aucun pays, cette théorie des trois périodes qui suppose un plan général définitivement établi : la politique, la grandeur, l'argent, la montagne brisent la théorie. Pendant longtemps, on ne pense qu'à une partie du territoire : la totalité de l'œuvre est locale. La grandeur des espaces effraie : mille lignes secondaires existent quand on pense à l'œuvre essentielle.

La forme même du pays brise la construction en amorces, déforme l'œuvre et l'empêche : ainsi dans un pays rectangulaire, très long et étroit, c'est dans le sens de la longueur qu'existe la ligne essentielle, celle qui supprime le plus d'espace. Pourtant, cette ligne la plus longue, la plus nécessaire, continue, ne se fera que la dernière : les communications auront lieu par la voie maritime. Le cabotage empêche la voie ferrée. On ne construit que les autres lignes, mais presque toutes : celles qui partant de la côte pénètrent l'intérieur des terres où la voie maritime est absente. La mer établira une communication assez facile entre les parties extrêmes du pays : sans peser les autres causes, la construction du Chili, de l'Italie repose sur ce principe.

Pourtant, la terre est plus sûre : les naufrages sont atroces, l'agonie plus longue. On gèle : le matin, au fond du canot, toujours deux ou trois cadavres. C'est la faim, le délire : l'un veut démolir le canot ; les autres, hallucinés, croient voir des paysages fantastiques vers lesquels les pousse une force invincible : le déploiement d'un corps de ballet dans les nuages. Il raconte à ses compagnons, enjambe le bordage et dispa-

raît (1). On va de Brest à Pékin par terre, plus sûrement que de Saint-Malo à Southampton.

8. — Son évaluation.

On évalue d'une façon constante la richesse du réseau vis-à vis la superficie et la population.

Pour la population, la ligne relie indifféremment des villes de 10.000 ou de deux millions d'habitants. Si les villes sont nombreuses on pense à des lignes pour toutes ; il semble que l'on doit tenir compte des groupements de population sans oublier qu'à un même nombre d'habitants doit correspondre une égale culture de la terre. Tout semble être dans sa richesse, dans son sous-sol : on peut exporter les minéraux, les céréales.

La superficie est un élément plus stable : on peut presque toujours réduire le pays à une forme déterminée : carré, rectangle, circonférence, polygone quelconque. La géométrie donne les grandes lignes ferrées ; celles qui réduisent le plus les distances sont les lignes essentielles.

Il y a un autre élément que la grandeur, c'est la forme : d'une façon générale, plus la terre est découpée, plus il faut de chemins de fer, plus les distances sont grandes et nombreuses. En ce cas, la complexité du problème est presque infinie.

Picard, le savant mathématicien, parle çà et là de « topographie » ; Cucheval-Clarigny de « configuration du territoire ». Il s'agit toujours de supprimer les grandes distances qui peuvent varier pour une superficie égale si le pays est essentiellement ramassé et condensé comme un carré, une circonférence, ou s'il se compose de longues bandes étroites, effilées, d'une série de rectangles.

(1) Naufrage du paquebot *La Ville de Saint-Nazaire*, mars 1897. — *Journal du Havre*, de Rouen.

D'une façon générale, les superficies médiocres offrent une pénétration plus facile ; dans les grandes, on entreprend la construction plus tard, l'œuvre brisée se fait plus lentement mais ne marque pas cependant dans l'histoire générale (1).

L'unité de superficie, universellement adoptée comme rapport, est le myriamètre carré : cette mesure donne 5.368 kilomètres avec un rapport de 1 pour la France ; elle décèle même en France 536 kilomètres avec la fraction 0,1, mais ne tient pas compte de moins de 536 kilomètres. Au Brésil pourtant, cette unité est de 8.361 kilomètres ; dans la Russie d'Asie de 17.000 kilomètres.

***

Telle est cette révolution étonnante, infinie, apportée par la science dans la lutte de l'esprit contre la matière. L'esprit, c'est-à-dire l'étude, le repos loin des Barbares, la vie entretenue par la matière, le paysan inerte, identique à ses troupeaux. Cette œuvre qui aboutit presque en 1910 faillit succomber mille fois sous les coups des hommes, ces fous ou gorilles cruels. Les Grecs fondent la science, la théorie ; les soldats romains tuent Archimède, emportent les statues qu'ils cassent, — mais le Droit romain a l'idée de la paix sur la terre.

La terre n'est plus cultivée : c'est le règne de la force. Un poète mendie, garde les chevaux à la porte d'un théâtre ; une dame charitable entretient un enfant destiné à devenir prêtre. Socrate raille un maître : la matière, antithèse et source de l'esprit. Bossuet voit les rois dans le ciel : un rat de cave, une brute millionnaire, se croit le roi de l'univers ; et cette histoire est la lutte de l'homme contre l'homme même, des éléments impalpables : le sol, un désert, des cailloux, montagnes,

(1) Moyennes de 1830 à 1865 = 5.800 k.
— 1865 à 1900 = 18.421 k.
— 1830 à 1880 = 7.400 k. 1880 : 369.000 k.
— 1880 à 1895 = 21.957 k. 1895 : 698.356 k.
— 1895 à 1909 = 22 028 k.

glace, sable; ni blé, ni mines; qu'importe la grandeur? la population? le chemin de fer a une capacité infinie contre tous les transits.

9. — Limitation et fin de l'œuvre.

Dès le début, l'œuvre, finie par sa nature, contient en principe un germe de mort et sa chute. Ce n'est pas la mort des postillons ni même les accidents: celui où Dumont-d'Urville trouva la mort et où en même temps Bertrand, de l'Institut, se cassa le nez, ne marquent pas dans l'histoire. Tous ces hommes, successivement sont entrés dans la tombe et les chemins de fer dans les mœurs.

La chute est plus profonde: le monde limité.

Qu'un dessinateur serait nécessaire pour représenter une vaste étendue couverte uniquement par des rails, sillonnée par des locomotives qui sifflent, reculent, frémissent et disparaissent entre les globes électriques! C'est la Mort qui passe et la Nuit. Adieu Bruxelles, maisons, hospices, casernes, veau, vache, cochon, couvée, blés qui ondulent. Sur les côtés du cirque lumineux, l'homme. Toutes les grandes gares du monde donnent ce spectacle: l'antichambre des Enfers. Par là, l'histoire a un germe de mort, une cause de limitation. Les chemins de fer allemands ne peuvent tenir en Belgique: les hommes vivraient dans les entrailles de la terre.

Deux hommes synthétisent la Révolution: Louis XVIII promulgue le 26 février 1823 l'ordonnance de la ligne Saint-Etienne à Andrezieux, qui a 23 kilomètres. Thiers, qui devait lui succéder, 50 ans après, pense que le chemin de fer n'ira jamais que de Paris à Saint-Germain. Il va aux extrémités de la France à sa mort, par toute la France en 1910.

Il y a pour l'observateur un point unique au monde; à Paris, au Point-du-Jour, se réunissent et se choquent les trois âges. Les bateaux remontent et descendent la Seine dont ils suivent tous les méandres, et débarquent leurs marchandises

sur la berge. Traînées sur des camions elles montent lentement le plan incliné : la marche lente des chevaux. Au-dessus, le viaduc d'Auteuil ; le chemin de fer passe et disparaît.

Il n'y a plus de petits rentiers et de grands voyageurs, mais l'indifférent voit se réaliser le mot de l'Ecriture : « Toute vallée sera comblée et toute montagne rasée : les chemins raboteux, aplanis » (1). *Omnis vallis implebitur : et omnis mons et collis humiliabitur.* La prédiction est devenue une réalité : on possède en 1910 un réseau parfait, comme l'Allemagne.

Il a accompli trois Révolutions : une dans l'Allemagne même, une sur tous les pays limitrophes, aspirés, une dans l'univers. Les voyageurs en parlent et l'admirent : la nouvelle s'en répand par toute la terre.

Ainsi, de 1830 à 1880, le chemin de fer a vaincu tous les préjugés ; il ne dessert pas tous les hommes, mais c'est un principe acquis. La masse a dépassé l'effort et l'effort a été tardif, mais sa puissance est reconnue, bien qu'il ne desserve qu'une minime partie de la terre. De 1880 à 1895 les foyers exercent une influence profonde sur tous les pays limitrophes et sautent même. Enfin, de 1895 à 1910 la masse entière se prend ; tandis que les foyers anciens arrivent à la perfection même, les foyers de la deuxième période arrivent à la création de toutes leurs lignes essentielles : Russie, Canada, Mexique, Argentine ; les autres pays introduisent le chemin de fer : Siam, Indo-Chine, Uganda, Rhodésia.

Mais si le plan décide de la beauté d'une œuvre, les chemins de fer en ont manqué. On connaît les causes de la dislocation, de l'absence d'un plan général. En principe, la grandeur du sol : il écrase ; de là deux ou trois plans successifs pour le couvrir ; Russie, Brésil, Canada, Inde, Australie. La population massée impose un déchirement pareil comme en Suède : les deux causes son aussi réunies.

Quelquefois toute l'œuvre se construit au petit bonheur ; ainsi absence totale de plan au Brésil, en Algérie. Quelques lignes irrégulières, capricieuses, stagnent longtemps. Un arrêt

(1) Isaïe, XL, 3, 5. — Saint Luc, III, 4, 5.

puis un plan général : l'histoire est en deux morceaux. L'unité politique impose une refonte générale en Italie ; les troubles politiques s'opposent aux avantages tirés de la forme géométrique en Espagne. En Suisse, la montagne.

Autant de causes qui paralysent, mais d'une façon générale 1910 a tout nivelé, apporte la plus grande révolution dans l'art, la construction des chemins de fer. On a tous les éléments des considérations les plus abstraites ; on sait que si on construit par les grandes lignes, la construction se ralentit et s'arrête, et pourquoi on ne construit pas d'abord les grandes lignes.

En effet, des tronçons isolés stagnent, n'ont pas de force ; une œuvre forte sur un sol étroit a vite épuisé le sol. On tient la contre-épreuve de cette loi au Brésil, en Uruguay, au Chili, en Australie, en Afrique ; aussi le moment où l'on construit les grandes lignes est décisif pour la prospérité d'un réseau. C'est dans la construction une révolution aussi grande que celle des chemins de fer eux-mêmes : sans plan général, pas de réseau. Les deux révolutions sont liées ; elles ne sont pas confondues mais contiguës. Pas de circulation possible sans chemin de fer : pas de chemin de fer sans grandes lignes, sans réseau. Le même nombre de kilomètres disposés d'une façon ou d'une autre a une toute autre puissance.

On peut écrire que d'une façon générale les chemins de fer ont été construits contrairement à la raison, en raison inverse de leur importance, de leur nécessité ; les lignes plus importantes sont faites les dernières. Quand l'univers est un tout, on n'a pas dans l'univers un point d'où s'échappent tous les réseaux, ainsi que dans un vaste bassin, une pierre jetée au milieu émet des cercles concentriques, réguliers, infinis. Autant de centres que de capitales ; autant de centres excentriques ; aucune capitale peut-être n'a émis un réseau régulier, raisonnable, puissant. Un bourgeois à la campagne a une maison de quatre pièces construite d'un seul jet ; un réseau de chemin de fer est composé de parties surajoutées, faites après coup. On a d'abord fait la plaine, après, la montagne ; d'abord la côte, après l'intérieur : il a fallu trois systèmes,

trois couches pour posséder la Russie d'Europe. On s'est remis à trois fois pour avoir les lignes essentielles, et cela à cause des travaux d'art, de la politique intérieure, des remaniements de territoire : jamais on n'aurait eu au Brésil, à l'origine, l'idée de tracer un plan définitif, et ces causes expliquent en partie la lenteur de 1830 à 1880 ; enfin, les gens du métier, en 1880, déclaraient l'œuvre impossible. Il faut arriver à 1910 pour posséder la rapidité, viaducs, tunnels, voies internationales.

Aucun système n'est parfait : les contingences les déforment presque tous. Aucune ligne n'est rigoureusement droite, mais la voie est refaite où elle était, ou faite ailleurs.

L'AMÉRIQUE

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Une dans son isolement, étendue sans interruption du Nord au Sud, l'Amérique apparaît en deux masses, sensiblement égales, un tout homogène, bien détaché, au milieu des flots, — entre les deux bords extrêmes de l'Ancien Continent — pincé et étranglé au milieu, en trois points, surtout en un. Elle tient au Pôle Nord, avec lequel elle se continue insensiblement par les glaces éternelles et borde au Sud le détroit de Magellan que les meilleurs voiliers venus d'Europe sont quelquefois deux mois sans pouvoir franchir : ils s'en retournent.

D'une façon générale, elle paraît avoir franchi d'un bond les origines brutales de la législation classique mais parfaite, méconnu le droit de se précipiter sur son débiteur pour l'amener aux pieds du juge, de l'enchaîner, insolvable, et de le couper en morceaux, partagés entre ses créanciers. Au lieu de la lourdeur, des progrès lents, d'une longue initiation ou d'exercices stériles, l'élection des juges, la boxe, les malversations communes. Sans doute, et sans être pire, « œil pour œil, dent pour dent » est l'antithèse du formalisme qui dérive, au total, d'une construction primitive, si lourde, que la société ne put vivre sous elle. Incapable de donner la paix à une motte de terre, la Révolution couvrit le « Droit des 12 Tables » et on nomma des commissaires qui iraient chercher en Grèce des philosophes pour l'adoucir. Ainsi passa « la raison écrite » le droit romain que d'après M. de Savigny, la raison humaine aurait pu retrouver « en ses bonnes parties » : il aboutit à une conception opposée. « L'histoire de la peine », dit Jhering, un autre romaniste, « c'est l'abolition de la peine ».

Si profondément divisée en 3 que soit l'Amérique, on ne voit pas en 1910 de chemins de fer, « d'épine dorsale » qui la relie, contrariant, parallèle à la chaîne de montagnes qui s'étend sans interruption du détroit de Behring au cap Horn. La voie s'arrête brusquement au premier isthme, pour reprendre, par morceaux. Cet isthme fait communément rattacher à l'Amérique Centrale le Mexique dont une grande partie, située au-dessus du 26° latitude Nord, appartient manifestement à l'Amérique du Nord. Il constitue sans doute la transition, mais il ne se rétrécit véritablement qu'au-dessous du Tropique du Cancer. L'Amérique Centrale ne comprend donc qu'une faible partie du Mexique qui tient plus au système du Nord. Avec le Guatemala seulement, commence l'Amérique Centrale proprement dite.

La séparation entre l'Amérique du Sud et l'Amérique Centrale est beaucoup plus rigoureuse ; l'isthme de Panama forme une séparation complète.

* * *

Pour une appréciation dans l'échelle de la difficulté de l'établissement des chemins de fer, la superficie brutale ne donne pas une indication très sûre (1). Prise en bloc, l'Amérique offre certainement un sol moins propice que l'Europe ou l'Australie, mais, par suite de sa division naturelle, elle passe bien avant l'Afrique massive : voilà un élément qui n'est pas tiré de la superficie et qui est même en dehors d'elle, en opposition avec elle.

Considérée dans son architecture interne, on ne trouve dans l'Amérique que des superficies comparables à celle de l'Europe.

L'Amérique a, en outre, un caractère spécial : isolée par

(1) Europe. . . .	9.732		
Australie . . .	8.955		
Amérique. . .	— 38.800 —	426.250 k. = 1,1	plus 6,368 k.
Afrique. . . .	29 900		
Asie	44.200 k. q.		

les mers, on doit la considérer, d'une façon générale, absolue, comme un foyer indépendant, avec une volonté propre.

Tandis que l'Asie, l'Afrique, l'Australie n'ont pas d'activité personnelle, endogène, placées sous la suprématie de l'Europe dont elles ne sont que des colonies ou dépendances (et bien qu'il soit possible de retrouver l'influence européenne dans l'Amérique du Sud) l'Amérique, surtout l'Amérique du Nord, est un centre incontestable d'influence, d'activité personnelles, avec des ouvriers et des usines, des contre-maîtres et des capitaux qui marchent tout seuls, rivalisent et quelquefois dépassent par la grandeur et la perfection des usines, par exemple pour les souliers. Depuis longtemps, les ingénieurs ont rompu avec l'Europe, aussi complètement que l'Angleterre avec la cour de Rome, dans une opposition essentielle avec l'esprit grec qui les créa.

L'influence des Etats-Unis de l'Amérique du Nord a beaucoup grandi, depuis 1869, sur tout le reste de l'Amérique : au point de vue politique et commercial, suivant une doctrine célèbre : « l'Amérique aux Américains », enserrée, opprimée par les Etats-Unis — l'Amérique tend à devenir un tout, un bloc personnel, détaché, indépendant, rival et hostile de l'Europe qui synthétise l'Ancien Continent. Au Nord, on a rompu avec l'Angleterre ; au centre et au Sud, avec les Espagnols.

Pour toutes ces raisons, l'Amérique, une des cinq parties du monde, possède bien réellement un foyer de chemins de fer, un des deux foyers du monde et le plus puissant des deux foyers, car tout l'Ancien Continent n'en possède qu'un seul : l'Europe.

Le 31 décembre 1895, alors que les chemins de fer avaient pu fournir une course déjà longue, l'on est frappé de la prépondérance du réseau américain. A ce jour, il renferme 40.916 kilomètres de plus que tout le reste du monde (1).

(1) 31 décembre 1895.	Amérique.	369.686	+ 40.916 kil.
	le reste du globe .	328.670	
		698.356	

Sans doute, à la fin de 1903, il ne possède que 5.881 kilomètres de plus que tout le reste de l'univers (1), mais il l'emporte encore de beaucoup par cela qu'il possède à lui seul plus de la moitié des chemins de fer du globe.

Son rapport superficiel est de 1,1 : celui du reste du monde, de 0,4, est singulièrement inférieur.

Naturellement, et à la même date, la comparaison de l'Amérique avec chacune des parties de l'ancien continent est encore plus émouvante. L'Océanie a un rapport superficiel de 0,3 moins 42 kilomètres ; l'Asie de 0,1 ; l'Afrique de 0,0.

L'Europe, seule, a un rapport de 3,1 moins 663 kilomètres : considérée isolément, elle est donc près de trois fois plus riche que toute l'Amérique (2).

***

Si l'on compare l'Amérique à l'Europe, la supériorité de l'Europe semble donc bien établie, mais on doit ajouter qu'au point de vue géographique l'Europe n'est qu'une dépendance, une simple péninsule de l'Asie avec laquelle elle forme un tout étroit continu, une masse indivise et commune.

On doit donc considérer l'Europe et l'Asie, en même temps, comme un tout, qu'on peut alors et seulement opposer à l'Amérique entière. A ce compte là, l'Europe et l'Asie ensemble ont près de 0,7 kilomètres (4).

(1) 31 décembre 1903. Amérique. . . . . 432.618 + 5.881 kil.
le reste du globe. . 426.737
859.355

(2) Rapport superficiel :
Amérique . . . . . 38.750 0,1 426.250 = 1,1 + 6.368 k.
le reste du globe . . 92.736 k. 370.944 = 0,4 + 55.793 k.

(3) 31 décembre 1903 :
Europe : 300.429 k. 301.092 = 3,1 Amérique : 1,1.
Asie : 74.546 k. 88.400 = 0,2
Australie : 26.723 k. 26.765 = 0,3
Afrique : 25.039 k. 29.900 = 0,1

(4) Asie. . . . . . 44.200 k. q. 74.546 k.
Europe. 9.732 300.429
53.932 374.975

Avec 1,1, la supériorité de l'Amérique, plus grande, est donc manifeste, surtout si l'on remarque que l'Europe a eu moins de peine pour aller en Asie, que l'Amérique du Nord pour peser sur l'Amérique du Sud.

***

Il est à présumer également que la supériorité de l'Amérique sur l'ancien continent se maintiendra. Dans le rapport kilométrique ou superficiel, il existe une différence de 53.987 kilomètres carrés, qui pèsent lourdement sur l'ancien continent (1). Quand l'Amérique construit 38.900 kilomètres de chemins de fer, il faut que l'ancien monde en construise 92.787 kilomètres. Si l'on compare l'Amérique d'un côté, l'Europe et l'Asie de l'autre, la différence au profit de l'Amérique est encore de 15.124 kilomètres.

Pour combler cette différence, il faudrait que chaque année, l'Europe et l'Asie construisent 15.124 kilomètres de plus que l'Amérique : or, de décembre 1895 à décembre 1903, la moyenne de l'Europe et de l'Asie réunies n'est que de 10.224 kilomètres et la moyenne de l'Amérique seule est de 7.866 kilomètres (2).

On ne peut oublier non plus la moyenne du monde entier de 1895 à 1903 : elle est de 20.124 kilomètres. Le monde ne paraît pas pouvoir aller au-delà.

323.592 = 0,6
377.524 = 0,7 moins 2.549 k.

(1) Rapport kilométrique de l'ancien continent. 92.787
de l'Amérique. . . . 38.800
53.987

de l'Europe et de l'Asie 53.932
de l'Amérique. . . . 38.800
15.132

(2) Europe et Asie :

En 1895	En 1903
293.178	374.975 + 81.797 k. = 10.224 par an.

Amèrique :

En 1895	En 1903
369.686	432.618 + 62.932 k. = 7.866 par an.

***

Enfin, en comparant l'Amérique avec l'Europe et l'Asie ensemble, on est tenté d'assimiler l'Europe à l'Amérique du Nord et l'Asie à l'Amérique du Sud. Malgré ses lacunes, l'Amérique du Sud paraît beaucoup plus favorisée que l'Asie, qui offre une masse désespérante, inattaquable au Nord. La superficie de l'Asie est de 44.178 kilomètres carrés ; celle de l'Amérique du Sud de 17.744 kilomètres seulement. L'Amérique tout entière n'a que 38.750 kilomètres.

Telles sont, malgré leur aridité, les seules remarques possibles, tirées des apparences générales, sans considération des réseaux qui constituent les œuvres internes et possèdent une architecture (1).

(1) Bibl. : l'*Argus de la Presse*, l'*Almanach de la Presse*, le *Nouveau Monde*, le *Brésil*, l'*Etoile du Sud*, l'*Amérique*, par Jules Huret.

———

AMÉRIQUE DU NORD

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

De tous les pays de la terre, l'Amérique du Nord, où domine l'activité anglo-saxonne, est celui dont la division la plus simple n'a pas été tourmentée, faute de races civilisées, par des combinaisons diplomatiques qui règlent l'éternelle question des frontières. Les tribus se disputent le terrain, sans histoire. Aujourd'hui, deux lignes droites, parallèles, dont l'une est déformée par les lacs et trois Etats, le Canada, les Etats-Unis, le Mexique, en allant du nord au sud, placés au-dessus les uns des autres comme des liquides d'une densité différente.

Nous décrirons en premier lieu les Etats-Unis, bien que situés au milieu, les considérant comme le type, la source, le plus ancien et aussi le réseau le plus important : son étude justifiera sa place.

Ni souvenir, ni passé : pas de citations massives, nombreuses, épaisses, qui alourdissent, de commentaires à l'infini et sur les sens, interprétations, controverses sans nombre. L'homme est devenu forêt, monstre hérissé d'hébreu ou de grec ; ni scoliastes, ni gloses. Qu'on prenne une page de Rabelais ou de Montaigne, une phrase est un fleuve sans rive qui entraîne ce qu'elle a arraché intact à l'antiquité classique ou chrétienne, dont un morceau roule, chargé de feuilles, comme une île, avec un limon qui l'engraisse. Grèves que la mer au loin découvre.

§ I.

LES ÉTATS-UNIS

L'immensité : absence de routes, de traditions.
Confusion des hommes. Hésitation de l'entreprise. La soudure de 1869. l'œuvre de 1906. Sa grandeur et ses lacunes.

Un pigeon voyageur qui doit franchir une grande distance, emporté dans l'immensité par une rafale, perdu, ne sachant ou se poser : telle est l'image de l'idée causée par ce territoire, massif, rectangulaire, qui sépare New-York de San-Francisco, et joint deux Océans. C'est l'immensité, le désert, les bisons, l'Indien, dont le nom évoque des hommes multicolores, aux visages ornés de plumes, popularisés par Gustave Aimard : la flèche, la rivalité des Sioux et des Comanches, l'absence de route qui gêneront plus tard, mais la « prairie » dans sa beauté naturelle, parcourue par les sauvages et les fauves. Quel gouvernement d'Europe, dans ces conditions, en 1840, eût osé tenter l'entreprise ?

En Europe, la Russie à part, il n'y avait que des superficies médiocres, assez bien relevées, des centres antiques, honorablement connus, le foyer même, Paris, Vienne, Madrid, Rome, Londres, Magdebourg. Les forêts vierges du temps d'Arminius, de Clovis, de Louis VI avaient disparu avant la découverte même : un morcellement presque infini du territoire, surtout des rois, des provinces et des villes libres qui, sur un sol cultivé, projettent une certaine lueur, entre lesquelles des centres historiques. En France, les préfectures ; l'Allemagne n'était pas une ; chacun, dans un pays, peut citer dix capitales, et cela, à une époque, où l'Europe commençait à déverser aux Etats-Unis les condamnés, les miséreux de toutes ses nations, les caissiers, et l'Asie, des Chinois, au point de faire de ce vaste

réservoir, une collection unique de sauvages, de déclassés, de saltimbanques bariolés, ne connaissant aucune langue, ni celle de leur voisin, ni la leur (1).

Comme suite, pas de ces formes rigides, austères, aristocratiques, minutieuses de gouvernement, de fonctionnaires hiératiques, figés dans un même moule par de vieilles habitudes ou la volonté de Napoléon, décalque de l'antique : ni lois, ni préfets, magistrats de tous ordres qui aboutissent dans un engrenage minutieux à un despotisme infini, à un système de précision mécanique par l'unité de commandement, le nombre des rouages asservis qui étouffent, pétris du haut en bas par l'administration latine, fabriqués, contrôlés par l'État, médecin, ingénieur, prêtre, officier, gendarme, garde champêtre, chacun créé pour un but, portant la même marque, croyant à l'autorité, à l'harmonie, ne se résignant que sur le tard à relâcher la main sur quelque chose, l'Ordre des Avocats, par exemple (2), ou à appeler un citoyen « Monsieur » (3). Partout, les règlements, les circulaires, des barrières, des surveillants de chemins de fer, théoriques peut être, et dont tout le mal, réel ou virtuel, ne peut faire oublier le principe excellent, accusant le principe tout entier et la révolte, la guerre, le principe même infini des compétences, on peut dire saisi et descendu des Cieux, comme un rayon de la divinité même (4), le principe du Maître qui sait, instruit,

(1) Les œuvres de Fenimore Cooper d'un côté, la *Vie Américaine* de Paul de Rousiers, de l'autre, sont les deux anneaux extrêmes de la même chaîne, le commencement et la fin. A côté de Cooper on peut mettre G. Aimard, Mayne-Reid, à la fin J. Huret *(De New-York à la Nouvelle-Orléans)*. — Dubois, *Les chemins de fer aux Etats-Unis*. — *Les Capitales du Monde* (New-York), Hachette.

(2) Ordonnance du 27 août 1830.

(3) Au xxe siècle.

(4) Xénophon, *Mémorables*. Liv. I, 26, 47; II, 40, 49; III, 2, 11, 14, 38; IV, 5, 8, 9, 19, 73 et *passim*. Principe entrevu et posé du joueur de flûte, du sculpteur, de l'écuyer, du pilote, du joueur de luth, du médecin, du général même quand il n'exerce pas, de l'agriculteur, du boxeur : opposition et supériorité du marchand et du général. Riche, sans instruction : on n'est

élève, le principe général abstrait, infini de la supériorité de l'intelligence qui se sent supérieure et se moque, c'est-à-dire de l'être même — principe entrevu, posé et détruit encore par Socrate, mais confirmé depuis par une épreuve et une contre-épreuve séculaires.

Car un ingénieur de l'École centrale, un élève de Polytechnique, un agrégé des lettres (1) qui traduit un texte grec, écrit

rien. On peut rapprocher le mot de Charlemagne aux enfants des riches, ignorants, aux enfants des pauvres, travailleurs. Il y a à la fois dans le maçon et le corroyeur une supériorité et une médiocrité. Etre quelque chose et pourtant rien : voilà l'idée la plus abstraite et la plus élevée. Même thèse dans Schopenhauer qui au philosophe oppose l'utilité, la perfection d'un dentiste quand il a mal aux dents. Mais Socrate lui-même nous semble se tromper quand il indique, en astronomie ou dans toute autre science, quelle est la véritable science : Aristote a répondu en disant qu'il n'y en a qu'une, celle du pourquoi, qui est essentiellement théorique.

Principe détruit et pourtant confirmé : « Pourquoi te croirais-je, t'obéirais-je si tu es moins ? » (*Id.*, I, chap. 2.).

A côté, par suite, dérivant et sans lui faire échec, sous toutes les formes, l'affirmation intransigeante, doctrinaire et séculaire de l'homme compétent qui n'admet pas pouvoir se tromper : dans le civil, l'erreur infinie et classique de Cicéron, le littérateur peut être le plus parfait qui soit *(de off. sordida si tenuis est, mer catura)* comme si le grand commerce pouvait être beau, intelligent, l'Esprit et la Vie venir de la masse. *Rudis indigesta que moles*, aurait répondu Virgile. *Legendum multum non multa legenda*, aurait dit Sénèque. Un enfant logique n'aurait pas commis cette erreur ni éprouvé la même admiration devant un pot énorme de moutarde, un tonneau. Rabelais seul, — dans les militaires, le « il ne manque pas un bouton de guêtre » de Lebœuf, le « flair d'artilleur » de Mercier.

On a la contre-épreuve du principe dans la *Salamandre* d'Eugène Süe. Le naufrage de la *Méduse* est dû à M. de Chaumareix, commandant le navire et ne sachant pas son métier. *Adde* et *Inventeur* d'Yves Guyot. On y lit toutes les erreurs de l'Académie des Sciences qui repousse souvent des inventions remarquables. Elle a tort évidemment, sans pour cela cesser de compter des hommes éminents.

(1) L'on trouve au début le principe absolu de l'Écriture : « le nombre des sots est infini ». Mais les sots se divisent en deux classes : les sots ignorants et les sots savants qui le sont davantage. Ce fut donc une étroitesse infinie que d'admirer tout dans chaque auteur ou de les opposer les uns aux autres suivant le temps où ils vivaient (querelle des anciens et des modernes, des romantiques et des classiques). Les erreurs dans l'instruc-

élégamment en latin, pense bien en français, est sobre, sage, un personnel hiérarchique, achevé par l'habitude peut aboutir à des abus d'autorité, des erreurs techniques, au naufrage de la Méduse, une étroitesse d'esprit extrême, Homais, Joseph Prudhomme, dans les lettres ou les sciences, mais sur quelle base excellente n'ont pas poussé de mauvais fruits? Lucien et Aristophane procèdent d'un fonds commun, la nature humaine : jésuite, janséniste, protestant, cuistre de sacristie ont la même Église pour berceau. D'après Renan, une révolution identique se serait opérée dans le Christianisme lui-même par l'institution de la messe, abstraction silencieuse encyclopédique de la vie du Seigneur.

Néanmoins, la lenteur mais la sagesse, le sentiment de la perfection sinon la perfection elle-même. Enfin, le Panthéon, Saint-Pierre de Rome, les « règles » de Vitruve, le « *Jus*

tion ont été infinies : rhétorique vaine, scolastique, jardin des Racines grecques, vers latins et les vrais classiques ont été tordus, dénaturés. Leur étude a donné des fruits révoltants, pédants, marchands de grec et de latin, et recueillis par Molière, La Fontaine, Boileau, V. Hugo, Reybaud, Mme de Staal. D'une façon très générale, le principe de la « raison » chez les auteurs est constant, malgré toutes les chutes individuelles : la littérature eut ses critiques, la philosophie eut Bossuet, Fortoul. Les auteurs eurent le dogme, la sentence, le bel esprit. Rabelais et Montaigne voient bien les défauts de Cicéron. Cependant les littératures grecque et latine restent parfaites et doivent être étudiées ; on peut invoquer en leur faveur Rabelais lui-même. La question du grec et du latin, épisode de la querelle des anciens et des modernes, est toujours mal posée. Le latin n'est point fait pour créer des esprits utilitaires, des commerçants : les esprits pratiques, le commerce ne sont rien pour les classiques en qui on peut trouver justement le plus grand mépris pour le commerce. Sans défaillance, sans faiblesse, ils ont traité le bourgeois, le monde avec un mépris infini. Leur royaume n'est pas de ce monde ; mais c'est une erreur de concevoir un commerçant avec des préoccupations intellectuelles : Renan a montré ce qu'avait d'incomplet la science allemande, une des formes essentielles de l'esprit classique. — Celui-ci acquis, on n'a pu hésiter que sur la méthode d'étude des langues mortes et on a eu raison de laisser le jardin des Racines grecques, les vers latins. Sainte-Beuve (*Querelle des anciens et des modernes*). Renan (*Souvenirs*). Taine (*Correspondance*). Frary, Vessiot, Bastcat (*Petits pamphlets*). Fouillée (*les Etudes classiques et la démocratie*).

Romanum » pour aboutir aux grimoires, aux procureurs, aux restaurations, à des « horreurs » (1), et dans tout cela, sauf les mille défauts de l'humaine nature, le sentiment du progrès. Mais quel est le pays, où la richesse, née de l'ordre, du repos ou de la rapine, n'a pas, à côté d'Horace, créé le hautain Mécène ?

Tel est ce sol qui vit sur ses quais des balles de coton rangées plus que la surface de la Grèce. Jamais la mer ne parut plus profonde, la terre plus immense, la matière plus ingrate, la main toute neuve et inhabile, comme les premiers philosophes mêmes. Forêts, bisons, prairies, sauvages : ni morale, ni législateur.

De cet amas presqu'avalanche, au climat assez dur, un esprit froid et réel, la série des vertus théologales ou bourgeoises, la morale, l'ordre, le travail, l'économie, la tempérance, non comme moyen, suite dépendance, création même de l'esprit, mais ainsi que l'étude, considérés comme moyen unique de parvenir. De là, un caractère froid, repoussant, sec, utilitaire, la notion d'être fournie par la propriété, unique article de ce *Credo*, éloigné autant du dédain socratique (2) que de la malédiction du Christ dont la doctrine semble avoir même subi l'empreinte.

La famille, si on prend le fil de l'histoire, n'est plus gouvernée par ce Jéhovah impératif, vous tient sous son regard,

(1) V. Hugo, préface de *Notre-Dame*.

(2) Rabelais a parfaitement pris cette figure : « contentement certain, assurance parfaite, déprisement incroyable de tout ce pourquoi les humains tant veillent, courent, travaillent, naviguent et bataillent ». Prologue de l'auteur, § I. L'être n'est pas courbé : il est identique à la théorie, à ses maximes. Comme rapprochement curieux, on peut citer une grande abondance de textes intéressant Socrate et fort bien présentés dans une étude sur les traces et sources de l'esprit chrétien chez les profanes. — Monseigneur Landriot, *Béatitudes*. Il loue comme parfait et chrétien ce sentiment de Socrate disant vis-à-vis toutes les richesses : « Comme je suis heureux, libre, de ne pas avoir besoin d'elles ». Voilà un être sans chaînes. Tel est le mépris païen, infini du philosophe qui ne voit plus les choses de la terre dans une confirmation du mot de Renan : « Pour posséder cette terre il faut y renoncer ».

vous empêche de respirer, implacable avec sa loi : « Tu gagneras ton pain à la sueur de ton front », vous chasse du Paradis et que l'on trouve dans l'histoire sainte, présenté aux premiers âges et au jeune âge — arrivant sur les nuages pommelés — mais corrigé aussi par le sacrifice d'Abraham. Ce n'est pas plus la tendresse infinie de la parabole sur l'enfant prodigue, ni ce « pater familias » romain, taillé à même, comme un Moïse primitif, Barbe-bleue réel avec son droit de vie et de mort, sur sa femme, ses enfants, ses esclaves, et subsiste, semblable à lui-même, malgré ses ridicules et ses vices, pour devenir, en se perdant dans la littérature infinie, un objet d'horreur ou de risée (1). Ni principe de foi, ni loi positive, ni glaive flamboyant, ni tradition : plus de tables d'airain ou de loi des 12 Tables. La dépendance du fils au père dérive de ce qu'il nourrit le fils : s'il gagne de l'argent, il est émancipé. L'argent écrase, mais il sépare, et s'il attache, il libère (2).

* * *

Certes, la matière, source de vie, eut son chant et peu à peu ses stries presque complètes enchâssées, enchevêtrées dans un lacis, un plexus inextricables.

Versailles, où la pierre semble avoir écrit un poème d'élégance et de noblesse (3) — Louis XIV se promenant avec Samuel Bernard, pour quelques millions, vendant sa vaisselle, — les « animaux farouches » (4), — le riche important (5), — l'argent, divinité et essence, principe et fin de toute supério-

(1) *L'Avare* (Molière), *Eugénie Grandet* (Balzac). Par contre, on a l'ingratitude féroce d'une fille au cœur sec pour un père qui a tout donné (Balzac, le *Père Goriot*). Les deux thèses paraissent opposées, contradictoires : elles sont toutes les deux rigoureusement exactes.

(2) *Les Capitales du Monde* (New-York), chez Hachette.

(3) Ce n'est vrai que de la façade sur les jardins : elle seule donne la sensation de l'unité.

(4) La Bruyère, *De l'homme.*

(5) *Id.*, *Des biens de fortune.*

rité sur la terre, la clé de voûte, entité et pôle (1), — Bouret, Fouquet, — l'esprit errer avant Horace, pour ainsi dire flotter sur la chose, distinct : le fleuve, la buée (2), — une protestation encore vraie 2.950 ans après « Les riches sont très insolents », surtout les riches depuis peu (3), — l'état à avoir dans la bonne ou dans la mauvaise fortune, c'est à-dire riche ou pauvre (4), — le problème toujours posé, jamais résolu « possède tes richesses », ne soit pas possédé par elles, — la théorie des parvenus, des courtisans, des parasites (5), — un tas de sermons sur l'aumône qui se ramassent en une expression divine : « Riches, vous n'êtes que les serviteurs des pauvres, ces membres souffrants de Jésus-Christ », — deux textes, enfin, entre lesquels le monde a roulé, depuis l'origine, en une lamentable agonie (6), — le parallèle classique du riche et du

(1) Horace, *Epîtres*, liv. I, 6. — Même sens : Boileau, *Sat.* 8.

(2) Xénophon, *Economique.* « Socrate prouve en plaisantant, à Critobule, qu'il est pauvre dans sa richesse et que lui, Socrate, est riche dans sa pauvreté ». Quelles sont les vraies richesses ? Que de richesses inutiles qui sont des chaînes ? On dirait d'elles ce qu'on dit des lectures infinies : elles chargent et elles ne nourrissent pas.

(3) Aristote, *Rhétorique*, Liv. II, chap. XVI. — Cet or, source de si vilains caractères et de si vilaines actions, a produit, avec l'imagination de A. Dumas, un rêve étoilé, *Monte-Cristo*, si populaire, et les *Mémoires* délicieux de Madame de Staal de Launay.

(4) Cicéron, *des Devoirs*, I, 26 ; Horace, *Epîtres*, liv. Ier, 17. La modération, la dignité non orgueilleuse, la modestie, c'est-à-dire la mesure, dit Cicéron avec justesse « quand on est riche », l'absence de cris, de servilité « quand on est pauvre », dit Horace. C'est toujours la mesure : il y en a une certainement, mais l'homme est toujours en-deçà ou en delà.

(5) Lucien, *Dialogues*. III, IV, X ; Horace, *Satires*, liv. II, sat. 5.

(6) Ces deux textes appartiennent à Saint-Jean-Chrysostome et à Pascal : « Ce chien est à moi, disaient ces pauvres enfants : c'est là ma place au soleil. Voilà le commencement et l'image de l'usurpation de toute la terre. » *Pensées*, art. VI, 50. Saint-Jean-Chrysostome dit : « Remonte aussi haut que tu voudras dans la suite de tes ancêtres et montre-moi, si tu peux, que cette possession est légitime, tu ne le pourras jamais. Le principe et la source de ces biens, c'est l'injustice, il le faut nécessairement ». Voir sur ce point, *La Prose*, de P. Albert, et sa thèse sur ce Père de l'Eglise. Il est si vrai qu'il est impossible d'isoler et de dissocier une espèce, qu'elles

pauvre, d'après l'école romantique (1), — les oscillations internes de l'être qui bat devant l'idole (2), renferme l'application d'un principe, une pétition de principe, une origine de propriété, une béatitude et une puérilité — un cri atroce.

viennent toutes ensemble : il n'existe que des aspects différents d'une espèce ou d'une formule unique. Ces deux auteurs sont-ils philosophes, économistes ou « auteurs littéraires ». De la Faculté de Droit ou de la Faculté des Lettres, laquelle peut le revendiquer ? Byron a traduit cette idée en disant qu'en naissant, nous n'avons pas de poches. Proudhon n'a fait que traduire brutalement cette pensée, ce principe. On peut en tirer deux conséquences : 1° tout le socialisme est là avec Karl Max comme chef de file, exposant sa loi d'airain ; 2° de ce que la propriété injuste a fait la société civile, les jurisconsultes, si savants qu'ils soient, n'ont pu que tirer des conséquences exactes d'un principe faux sur lequel ils reposent. L'escroquerie, le vol, l'abus de confiance, leur apparaissent donc à tort comme des entités vraies : ce sont des illusions, comme les espèces en droit civil. C'est là qu'il faut placer les fameuses dissertations sur l'honneur, les Crochets du père Martin, le problème classique et grotesque de l'honnêteté, de l'honorabilité. Le problème est toujours attaqué, jamais résolu, parce qu'on le pose mal au début et qu'on ne remonte pas à l'origine, au principe. Nous ne pouvons logiquement souscrire à l'opinion de Thiers qui dit que la propriété, eût-elle pour origine le plus affreux brigandage, s'épure par la transmission. Comme si l'injustice devait se perpétuer ! Comme si une chose pouvait, avec le temps, changer de nature. Malebranche disait avec raison que la vente est éternelle dans le temps.

(1) V. Hugo, *Les Misérables*, Liv. III, § VIII ; Liv. IV, § II. Le pauvre séduit, englouti par la table, les parfums, les vêtements somptueux, allant au bagne : « tu ne veux pas être ouvrier, tu seras esclave ». Être ou ne pas être : la faim dans son horreur et qui se met en travers.

(2) Desine philosophis pecunia interdicere : habebit philosophus amplas opes, sed nulli cruentas, nec alieno sanguine cruentas, sine cujusquam injuria partas... si aperta domo et admissa in res suas civitate, poterit dicere « quod quisque agnoverit tollat » nulla re eget et tamen multis ille (sapiens) rebus opus est non respuit divitias ; non amat divitias sed mavult : non in animum illas, sed in domum recipit ». Il faut être docteur en droit pour lire Sénèque qui affirme la parfaite honorabilité de sa fortune. Il ne souffre du manque de rien et pourtant il lui faut beaucoup de choses. Il possède ses richesses, immatériellement : il fait contraste avec Socrate. L'argent est le fondement de ses œuvres morales [*de Beneficiis*, *de Vita Beata* (Dial. VII, 21, 23, etc. ; index de l'éd. Tubner), *Lettres à Lucilius*]. En fait d'origine de propriété, il faut remonter à Saint-Jean qui la détruit, avant Pascal ; Sénèque se flatte donc, à tort, d'une origine honnête.

« Faute d'argent, c'est douleur sans pareille » (1) — de répulsion (2) — de révolte (3) — de souffrance (4) — de délivrance (5) — de reconnaissance (6) — un remerciement (7) qui voile la source — l'habileté (8) — la source et la fosse commune de l'amitié (9) — la liberté contre les chaînes d'or (10) — la gêne commune (11) — un mépris royal (12) — une douleur bourgeoise (13) — une pièce de V. Hugo, la plus belle peut-être de la poésie française (14) — la médiocrité du

(1) Clément Marot. Rabelais, Liv. II, chap. 16. La matière manque : l'esprit supplée, dépasse le propriétaire, engendre l'habileté que le bourgeois appelle fourberie. C'est là le moment où Panurge devient Villon.

(2) Paupertas procul immunda absit. Horace, *Ep.*, Liv. II, 2.

(3) Horace, *Sat.*, II, 6. Sa théorie est partout la même : le bonheur est dans une fortune moyenne ; on ne doit pas être insatiable. Horace se rapproche d'Aristote qui souhaite une richesse médiocre et se sépare de Sénèque qui veut des richesses immenses. Adde Horace, *Odes*, Liv. III, 1.

(4) *Mémoires* de Mme de Staal de Launay, mariée à un vieil helléniste qui l'écrase.

(5) Deus nobis hæc otia fecit.

(6) Deus nobis hæc otia fecit. Virgile, *Eglogue*, 1.

(7) Mecenas, atavis edite regibus. Horace, *Odes*, I, 1.

(8) *Les Fourberies de Scapin* (Molière), *Le Légataire universel* (Regnard).

(9) Donec eric felix, numerabis amicos.
Tempora si nubila fuerint solus eris. (Ovide, *Tristes*.)
— Comme il était riche, il avait beaucoup d'amis. (Voltaire, *Zadig*.)

(10) La Fontaine : *Le Chien et le Loup*, *Le Savetier et le Financier*.

(11) Impatiens pauperiem pati. (Horace, *ibid.*) : Balzac a peint ces petits bourgeois gémissant d'une vitre cassée.

(12) Ausa et jacentem visere regiam vultu sereno. Horace, *Odes*, I, 37. Ce sentiment étonne.

(13) *Grandeur et décadence de César Birotteau* (Balzac). — L'argent a fait le commencement et la fin ; Simon aboutit à Turcaret. Après le Misanthrope, le Financier.

(14) Donnez, riches ; l'aumône est sœur de la prière... Toute cette pièce n'est bâtie que sur l'antithèse, un contraste. *Les feuilles d'automne*, XXXII. *Les Chants du Crépuscule*, IV, XIV. « Oh n'insultez jamais une femme qui tombe ». *Les Contemplations*, XXV. « Les malheureux ». La Pitié suprême (*les Profondeurs nocturnes*, III). *Légende des siècles*

sage (1) — la fameuse épître VII avec tous les commentaires qu'on en a donné (2) — la nécessité du luxe (3) — la mendicité du poète (4) — l'égalité des serviteurs (5) — le problème infini de la matière brutale qui change et chasse les êtres (6) — la mendicité interdite ou la faim dans son horreur (7) — tout un pan de la littérature qui s'écroule, sinon la littérature elle-même. — *L'Abbé Constantin.* — *L'Honneur ou l'Argent.* — *Le Roman d'un jeune homme pauvre.* — *Maître Guérin* (8). — *Monsieur Alphonse* (9).— *Madame Cardinal* (10) — mais malgré

(Pauvres gens). Ajoutez l'étude des degrés par lesquels de riche, on tombe peu à peu dans la misère.

(1) Unicis beatus Sabinis. Horace (*Epîtres*, Liv. II, 2). C'est la médiocrité, la sagesse, le bonheur, la perfection dans les richesses et la perfection morale dans tous les temps et dans tous les pays. Pour Aristote, le bonheur réside également dans une fortune moyenne, c'est-à-dire à égale distance de la « pauvreté immonde » et des trésors d'Atale. On peut signaler une fois de plus combien cette question des richesses a occupé les observateurs les plus divers, Aristote et La Bruyère, Horace et Sénèque, La Fontaine et V. Hugo : on voit comment ils l'ont résolue. Sur le principe, ils n'ont rien dit, ou ils ont dit une naïveté comme Sénèque, ou ils l'ont résolu comme les économistes. L'alliance s'est faite là et par là : après la théorie, les tableaux, le « salon doré ».

(2) Elle semble indiquer un désir d'indépendance, une révolte contre un ordre, l'esclavage.

(3) Voltaire : le mondain : description de son carosse. Le superflu, si nécessaire. Un sentiment de délicat.

(4) Marot, *Epître* au roi pour avoir été dérobé.

(5) Malherbe. *Ode* tirée du Psaume CXLV. — Horace. Pallida mors aequo pulsat pede pauperum tabernas regumque turres. (*Odes*, I, 4). — Baudelaire. C'est la mort qui refait le lit des gens pauvres et nus.

(6) Montesquieu, *Lettres Persanes,* Figaro et l'Archevêque de Grenade.

(7) L'Agonie de Tassaërt.

(8) E. Augier. Il a discuté l'origine de la propriété en prenant des espèces : il a voulu établir une bonne et une mauvaise source. Malheureusement pour le philosophe, toutes les sources se perdent dans la même origine et toutes les distinctions sont vaines. Il n'y a ni bourgeoisie honnête ni bourgeoisie malhonnête.

(9) A. Dumas fils. Ce type, qui est un chef de file, ne paraît pas plus résoudre le problème.

(10) L. Halévy. Ce qui est amusant dans ce type immortel, c'est l'hypocrisie de M. Cardinal qui ne veut pas voir.

une boutique de quincaillerie, le comptable au bonnet vert dans sa cage, le patron important et qui s'étire, l'on n'avait pas encore osé raconter une histoire de sifflet dans une page de littérature (1).

Le cycle est complet. Bacchus, jadis compris, immortel et divinisé, inspirateur peut être, aboutit aux sociétés de tempérance (2), l'Amour à une prison, au phénol. En France, on eut une symphonie : *la Dame au Camélia* (3), *Gisèle Rubens* (4), *Mimi Pinson* (5), contre le riche. Avant, Manon entre les mains des gardes-chiourmes (6) ; une suite de déesses : la Vallière, la du Barry, la Pompadour, Chérubin, Fragonard ; une série de propositions qui déroutent : une royauté naturelle identique à l'innéité de l'esprit : un pli Watteau, œuvre d'art — un être libre sous le poids d'une société qu'il écrase, un panthéisme absolu — Bossuet, apocalyptique, pour qui la femme, un être « dont l'infirmité naturelle mérite les barreaux d'une maison bien réglée » (7) — tant le principe de l'Amour, posé par les Grecs, modifié par eux dans l'application, parce que la femme est fragile, suscite des interprétations. Il aboutit à une troupe de Bacchantes qui jettent le feu par le monde, ou à des sermons qui endorment malgré le style de Télémaque : le plaisir, une réalité ; la vertu, comme la philosophie, une chose inutile.

Mais l'argent, ce principe moteur abonde : des institutions de secours tarifés, comme les soupapes d'une machine. Ils couvrent d'or les médecins qu'ils n'ont pas ou les artistes qu'ils font venir : ils copient les monuments anciens qu'ils

(1) *La Science du Bonhomme Richard* (Franklin).

(2) Rabelais, liv. III, chap. 31, 32.

(3) A. Dumas fils, *La Fille Elisa* (de Goncourt).

(4) E. Daudet.

(5) Murger.

(6) *Manon Lescaut*, *la Fille Elisa* (de Goncourt) ; *la Maslova* (Tolstoï).

(7) Maximes et Réflexions sur la comédie ; les femmes sont des « bestes brutes », dit Platon ; elles doivent donc être enfermées, dit Bossuet, mais non dans ces lieux qu'on n'ose nommer », *id.*

agrandissent à l'infini. Ils ont les plus grands canons, les plus grandes maisons, les machines les plus compliquées : un porc, en vingt minutes, est salé. Les hommes mêmes, accablés par le travail, proscrit autrefois, les pieds sur la cheminée, comme des bêtes rendues, le soir. Ils sont une école d'application et une école appliquée. C'est avec raison qu'en 1860, les ingénieurs français leur reprochent d'avoir des lignes de chemins de fer peu solides, mais en 1900, c'est aux Etats-Unis que l'Europe y va chercher des locomotives qui, perfectionnées, roulent sur des voies parfaites.

Il faut bien accorder une mention à la ligne capitale New-York-San-Francisco, finie en 1869, qui réduisait le trajet de 6 mois à 7 jours, mais en dépit de son importance, elle ne semble pas constituer l'arête qui forme les deux périodes d'une histoire. Sans doute qu'elle fut construite contre les Indiens, en 7 ans, à partir d'Omaha, avec une activité fébrile, par des Chinois, après avoir survécu de 7 projets officiels, triomphé de l'opposition du Nord et du Sud, qu'elle traversait des territoires inconnus que les Américains parcourent avant de connaître, qu'elle produisit là une sensation extraordinaire, celle de l'unité annoncée au monde à grands fracas et que tout découle d'elle après avoir été déclarée impossible. Les rails rouilleraient ; il y avait deux ou trois déserts. Le transport des troupes l'emporta.

A l'Ouest, les Montagnes Rocheuses, traversées sept fois, sur leurs versants, n'ont pas donné d'ombre : à l'Est, le Mississipi puis le Missouri n'ont été que des limites éphémères. Incontestablement plus dense, à mesure qu'il s'avance vers l'Atlantique, le réseau massif réfléchit admirablement la forme rectangulaire du pays, avec ses cinq lignes horizontales — portée de musique monstrueuse — avec des notes, des anastomoses infinies et quelques flexions, tant les soudures dans un territoire compact se sont faites facilement comme sans histoire.

La transformation est complète : le calumet finit dans la pile électrique. Aux bisons, les automobiles. Les mille races d'Indiens parqués et massacrés, remplacés par une série de

couches d'étrangers. Les villes en damier où étaient les forêts vierges ; les expéditions savamment conduites, les ruses des chasseurs. Tout était dans les germes et les germes éclatés. Le feu dans la prairie, la dynamite dans les palais des milliardaires (1), le « Ai-je bien parlé, hommes puissants », les règles du protocole. Les âmes droites, simples, tout d'une pièce (2), inouïes dans l'amitié et la vengeance, doubles aussi,

(1) Ayant mangé, ils ont voulu écrire : après les machines, les paroles. Une trilogie : un triptyque. L'herbe, puis le pétrole, le livre enfin. Sans doute il y a des peintures vigoureuses sur la fièvre de l'or, les fils de millionnaires abrutis dans l'oisiveté, mais le problème de l'éducation ou de l'instruction n'en reçoit pas moins une solution déplorable. Pour être grand, commencez comme moi, éleveur de bestiaux, ouvrier, vivant au milieu de bouchers : la pauvreté est un élément indispensable. — On oublie que la vie, seule digne de ce nom, est essentiellement théorique, intellectuelle, contemplative : l'idéal n'est pas de garder ou de tuer les bestiaux. — Il n'y a que l'argent qui puisse donner l'indépendance, débarrasser de toute chaîne, de tout travail utile, odieux sans que cette théorie soit en opposition avec celle d'Aristote qui ne désire qu'une fortune moyenne : l'argent nécessaire, car « les fers de la pauvreté empêchent l'esprit de monter vers les cieux », Roosevelt. « La vie intense, l'Idéal américain », Colin. Carnegie, « l'Empire des Affaires », « l'Abc de l'Argent ».

En 1906, M. Rockfeller qui ne connaît pas sa fortune à 4 ou 500 millions près, fut littéralement prisonnier chez lui dans une très vaste propriété : il voulait éviter d'être « touché » par une citation à comparaître devant les tribunaux à cause de la loi sur les « trusts » ou « syndicats ».

(2) On a voulu établir une distinction essentielle entre la passion des « basses classes » et celle de la « classe élevée ». La raison repousse ce système de vices aristocratiques et de vices républicains, si on admet que la passion est une fureur et un vice. En principe, même cri, même emportement, tant la passion est identique : elle ne se divise point et terrasse l'être.

Qu'on prenne « l'amour » d'un prêtre au XVe siècle, d'un grand seigneur, d'une princesse au XVIIe, d'un homme ou d'une femme du peuple au XIXe en France seulement, la passion est absolument identique. Toutes les tragédies de Racine (comme à Belleville) finissent par le bûcher, le poignard, la folie, en vers ou en prose : il n'y a pas d'autres violences possibles. (V. Hugo, *Notre-Dame*. E. Sue, *Les Mystères de Paris*). « Couche avec moi ou je tue ; tu ne veux plus coucher avec moi, je te tue encore ».

A côté de ces passions vraies, identiques (amour, alcool), il y a les âmes comprimées, compassées, papilionacées, par les salons, l'hypocrisie ; la

témoin Ulysse l'artificieux, et les singes des salons aux amours des grands chênes !

***

Mais le parallèle des Etats-Unis et de l'Europe est d'un intérêt plus vif : on dirait deux chevaux qui courent, dont on voit les ressorts sous la scène.

Au pair jusqu'en 1845, l'un dépasse de 10, 19, 24, 18 ; l'autre prend l'avance en 1884, 12, 48, 42, 27, pour s'éloigner de plus en plus, 29, 34. L'écart n'est plus (1) que du neuvième : il

religion des nonnes qui croient faire des péchés en marchant, en ne regardant pas en bas d'une certaine manière (Bossuet) ; des couches de peintures d'alluvion, aboutissant à « la bouche en cœur » du calicot, de la gravure de mode, êtres maquillés, vides, vernis, poupées mécaniques débitant les mêmes marivaudages, compliments, toupies parlantes, rayonnantes, mannequins montés sur fils de fer, automatiques, raidis à la prussienne ayant perdu par le temps, l'habitude, les convenances, la civilisation, tout sentiment, la faculté de rire par exemple, le rire puissant de Rabelais. Sans avoir compris Socrate, les garçons arrivent bacheliers ; les filles, avec « la liste des rois de France », au brevet supérieur (V. Hugo). La toilette borde l'horizon : marionnettes sans cœur, poupées remplies de son, voilà les femmes du monde, dernier fruit de la civilisation. Naissent et périssent par millions comme les oranges : l'une déplore ne pouvoir dépenser que 6.000 francs pour sa toilette sans supposer qu'un être humain peut avoir faim. Sur ces jolis cœurs pousse toute une bibliothèque : Feuillet *(Gyp)* ; Taine *(Vie et opinions de M. Graindorge)* ; Hervieu *(Paul)*. Ces mondains « parés pour de perpétuelles parades où tous leurs actes sont inutiles, toutes les paroles convenues ».

(1)	1845	1850	1865	1870	1875	1880	1884
	—	—	—	—	—	—	—
Europe.	8 940	23.428	75.630	104.346	143.256	168.710	189.354
E.-Unis.	7 456	14.517	56.462	85.115	119.244	150.607	201.770
	=	+10.000	+19.	+19.	+24.	+18.	—12.

	Fin 1891	1895	1900	1902	1903		
	—	—	—	—	—		
E.-Unis.	274.551	292.431	311.300	325.777	334.634	+60.083	+8.857
Europe.	227.795	249 899	283.525	296.051	300.429	+72.634	+4.373
	+48.	+42.	+27.	+29.	+34.		

	0,1	3,5			
Europe. . .	9.732	340.020.			
Etats-Unis.	7.836	274.090	337.548	=4,3	— 2.914.

avait été du cinquième en 1875, 1891, mais il faut noter surtout celui de 1875 qui allait presque jusqu'au quart à la gloire de l'Europe passée. De là, il semble que ce soit l'an 1884 qui marque les deux versants de l'histoire : en effet, de décembre 1891 à décembre 1903, les Etats-Unis ont une augmentation de 60.083 kilomètres, l'Europe de 72.634.

La suprématie primitive absolue de l'Europe tient à la dissémination du chemin de fer en ses divers compartiments, dans lesquels il avait sauté avec peine ; sa supériorité relative de 1891 à 1903, à la perfection de son noyau central, à la création des lignes essentielles du pourtour, à l'existence d'un système général en Russie. Aux Etats-Unis, l'unité fut plus lente à s'établir parce qu'elle prend la totalité de la masse, moindre, mais elle est définitive.

Presque à l'apogée de leur courte splendeur, les Etats-Unis proprement dits accusent une supériorité brutale dans le rapport qui vise la superficie (1). Cette richesse n'est qu'apparente à cause de la superficie moins considérable : sans compter cinq pays minuscules, cinq autres pays, y compris l'Italie, offrent des œuvres incomparables au regard de cette immensité qui présente, en dernière analyse, une Italie agrandie, démesurée, plus pauvre, à la pointe constante abaissée vers l'Espagne (2). Telle est cette œuvre considérable, la plus riche du monde : la masse, inférieure pourtant d'un cinquième, a singulièrement marqué la servitude (3) et rappelé à l'homme sa petitesse.

Leur part est glorieuse : un des deux foyers de l'univers, ils ont débordé on peut dire dans l'univers, sur l'Atbara, dans l'Ouganda, en Birmanie par l'exécution de travaux qui défient complètement la statistique. Ils ont posé, avec une précision singulière, le principe du chemin de fer pan-américain, après une tempête plus forte que les autres, un cyclone qui détruit

(1) Voir le troisième système de la note précédente : le 31 décembre 1903 les Etats-Unis ont près de 4,3 et l'Europe 3,1.

(2) Voir la note précédente : L'Italie a 5,6, les Etats-Unis 4,2 et l'Espagne 2,7.

(3) Voir le troisième système de l'avant-dernière note.

tout en vivifiant, purge et balaie. Ce n'est pas ainsi en Europe où les sols étriqués n'ont pas laissé s'accumuler tant de choses, où chaque branche des pouvoirs fait son œuvre régulière, douée d'une perfection lente, mais indéfinie en servant de contre-poids, mais où le pavé sert de barricade.

Certes, il y eût des crises, « un trône indignement renversé, miraculeusement rétabli », 1789, 1830, mais en somme les révolutions furent de plus en plus bourgeoises. Là, des âmes non comprimées par un joug horrible, pas de ruptures d'attache, de clergé incrusté, mais des âmes étrangères, la volonté du Nord et la passion du Midi dans une trombe. Sans rois, une colère comme M. Jourdain sans philosophie pouvait en avoir dans son ménage ; le chemin de fer détruit à cause des noirs et l'unité rétablie (1877).

***

Il faut renoncer, sans appareil, à peindre, en dehors du transit, le cycle infernal : nulle part un torrent si intense de produits manufacturés et de choses naturelles. On débite une forêt : la sciure obstrue une rivière. L'œuvre est bien la première unité moins par son chiffre que par sa structure interne. Sans doute, on peut noter au nord le Maine, le Vermont peu industriels, dont les forêts s'élèvent jusqu'au ciel, 12 Etats très riches, le Wyoming, l'Arizona avec moins de un kilomètre ; la Nevada avec 0,54 par unité ; mais par la force des choses, la rivalité des Compagnies qui n'hésitent pas à construire à un kilomètre de distance, la jonction entre l'Est et l'Ouest est chaque jour plus étroite. La masse qui s'est opposée un instant, a cédé tout entière : les décades sont pesantes, régulières, les vagues presque géométriques (1), à ce point qu'on ne com-

(1)

1840	4.500	1
1850	12.100	3
1860	33.000	8
1870	36.000	9
1880	65.000	16
1890	118.000	29
1900	143.000	35

De 1890 à 1900 la moyenne annuelle est de 2.500 k.

De fin 1895 à 1900 la moyenne annuelle est de 3.754 k.

prend pas l'opinion qui s'appuie sur ces chiffres pour professer la théorie de la décadence.

Dans son ensemble, l'œuvre est d'une remarquable concision ou fermeté : les endroits déserts sont presque perdus, disséminés dans la masse. Ils forment quelques îlots, mal délimités, succombant en partie en 1901, entourés de toutes parts par les lignes concaves qui longent l'Océan, les frontières, adossés au pied même de la masse qui les couvre de son ombre, tandis qu'en Europe la faiblesse augmente avec la superficie, à l'Est. Toute la Russie est lâche, coupée en deux ; plus rien après Saint-Pétersbourg, Viatka. La statistique donne réciproquement 1 et 4,2 : ici on est frappé de l'unité du système.

En 1903, l'œuvre, qui n'a plus de forme, touche à sa fin, s'affaisse, et terminant sa course jette ses derniers feux avec une telle puissance qu'un point interne situé à égale distance des deux Océans et des pays limitrophes représente à lui seul toute sa force et son architecture quand aucune ligne ne passerait par ce point. Le Kanzas possède ce centre qui décèle le foyer, jette des lignes décisives dans le Texas, coupe les grands espaces, repoussés, limités, entourés partout. La masse tombe comme une cataracte : la jointure ne s'est faite que ce jour mais tout de suite ; les lignes maîtresses elles-mêmes ont lutté. On compte deux ou trois étaux : il n'y pas de nappe uniforme. Elle étale.

On voit, par là, combien la période 1895-1910 est décisive, enserre l'œuvre, la couronne presque, en ne lui laissant guère que cinq années pour la parachever, après ces lignes, sans hésiter, qui coulent droit dans la plaine, bien attachées, à leur tour source de voies nouvelles dont l'ensemble peut braver le retour incertain de crises analogues à celles de 1873.

Qu'on consulte une carte de 1893 et une de 1903, et l'on verra la différence profonde : les statistiques de 1901, de 1902, donnent respectivement, 6, 8.000 kilomètres pour chaque année lame de fond, conséquence d'un feu interne et d'un embrasement général. Une des faces de l'augmentation progressive.

Si l'on admet seulement une moyenne de 5.000 kilomètres par an, de 1900 à 1915, on obtient 75.000 kilomètres qui, combinés aux 311.000 kilomètres existant déjà, donnent 386.000 kilomètres, c'est-à-dire un rapport de près de 5 kilomètres (1), intermédiaire entre la Russie et l'Europe centrale et, au sens absolu, une incomparable splendeur.

* * *

Leur plus grande hardiesse peut-être est l'Alaska, dont la ligne qui n'est pas entièrement sur leur territoire, se rattache à la découverte de mines d'or, au Klondike, en 1896. La ligne part de Skagway, au fond d'un golfe, sur le territoire de l'Alaska : de 32 kilomètres en 1899, elle atteint 1.143 kilomètres en 1903. L'inauguration eut lieu sous une longue tente, avec une température extérieure de 45° au-dessous de zéro. Fort Selkirk, sur le Pelly, Dawson City, au 64° de latitude Nord, sont des points acquis : le fret tombe de 90 0/0. On a déjà commencé les travaux de deux lignes qui doivent, d'un autre côté, relier Dawson-City à deux points sur le littoral de la mer de Behring : l'on considère ces deux lignes comme les amorces d'un travail capable de réunir d'une façon quelconque, mais ininterrompue, l'Alaska et la Sibérie.



Telle est l'œuvre proprement dite des Etats-Unis : le réseau n'a plus de forme. Il est brisé par le pays. C'est, on le conçoit, un plexus, un lacis, un enchevêtrement inextricables ; d'autre part, il semble naturel de lui rattacher leurs colonies, bien peu importantes d'ailleurs pour son immensité et dont ils ont hérité de l'Espagne en 1898 par la voie des armes. On peut y annexer Cuba, bien que cette île ait une administration personnelle sans jamais les oublier eux-mêmes. Une année, on construit 20.000 kilomètres ; l'année suivante bien des compagnies sont en liquidation judiciaire (2).

(1) 4,9 = 383.964.
(2) Leroy-Beaulieu.

A droite ou à gauche, les masses ressortent, épaisses, tendent les fils ténus qui les relient et deviennent des sources nouvelles. La masse de l'Est paraît sombre : celle de l'Ouest divisée, mais l'union commence.

Le réseau témoigne d'une civilisation très avancée : les assurances et les conserves (1) ; les unes, légères ; les autres, détritus transformés par l'usine.

Plus de 350.000 kilomètres au 30 juin 1905. En ne comprenant pas l'Alaska (ce qui fait ressortir la masse des chemins de fer dans les Etats-Unis proprement dits), le rapport est de 4,5 (2). Sept ans suffisent pour l'achever. Les onze Etats les moins riches sont Wyoming (1.66), Arizona, Névada, Orégon, Utah, New-Mexico, Idaho, Montana, California, Sud-Dakota, Texas qui arrive à 5.15. Utah a 2.38, New-Mexico 2.45. Le réseau pesant des Etats-Unis est donc presque divisé en deux, mais la soudure se fait tous les jours (3).

CUBA

Les premiers travaux datent de 1834 : 604 kilomètres en 1855. Malgré les insurrections perpétuelles, les esclaves, les Espagnols en tirent des revenus si grands avec la canne à sucre, qu'ils construisent un réseau supérieur à celui de la mère-patrie. En 1880, elle a 1.382 kilomètres. Puis une stagnation : pendant près de dix ans, le chiffre de 1.731 est immuable et légendaire.

De son court passage sous la dépendance des Etats-Unis, elle a gagné une longue ligne nécessaire, son « épine dorsale », qui s'étend de La Havane à Santiago. Avant, le chemin de fer était seulement autour de La Havane ; ramassé, pelotonné là, il avait épuisé le sol. Sa perfection est désormais assurée.

(1) Upson Sainclaire, *Les empoisonneurs de Chicago*. Juven, édit.

(2) L'unité est de 7.836.

(3) Les chiffres donnés sur les Etats les moins riches se rapportent au 30 juin 1909.

PORTO-RICO

Sa construction qui ne commence qu'après 1884 est beaucoup plus lente, plus faible, plus indécise bien que dans un territoire beaucoup moins étendu. Sa ligne, brisée en deux, ne pénètre pas l'intérieur. On a là un exemple que, toutes causes gardées, la construction ne trouve pas un obstacle grandissant en raison de la superficie du territoire : elle tend à paraître comme nulle.

PHILIPPINES

Avant 1899, rien : après, imprimerie, laboratoire, quarantaine, prison, douane, 192 kilomètres de chemins de fer, tramway électrique. Les Etats-Unis ont estimé, après avoir tant lutté surtout contre les indigènes ne pouvoir posséder qu'à ce titre,

Tout un projet en 1905. On demande une ligne pour chacune des îles Panay, Negros, Leyte, Cebu, deux pour Mindanao, quatre pour Luçon. Fin 1902, cette île n'avait que deux lignes, l'une de 7, l'autre de 137 kilomètres : tous les chemins de fer sont dans Luçon. 300 kilomètres en 1907. On a concédé 800 kilomètres.



En matière de conclusion, il faut revenir à la source vive qui déborde : de 1905 à 1915, on a les dernières convulsions d'une masse jusque-là sans exemple, aux innombrables travées, étouffant les climats — déchirée, informe, pesante, aux filaments innombrables, allant tout de suite où elle veut. On ne compte plus les rivets : ce qu'on fait se perd dans la masse. Les progrès n'ajoutent qu'à l'unité.

Le feu interne, l'éclatement central : la masse entre en fusion. Une partie est si incandescente qu'elle coule, avec de longs éclats, qui se heurtent, déchirent, éclairent des obscurités au milieu de ces lueurs, et la fusion commence, épaisse. Une année fruste : dix excellentes. De 1900 à 1907, la

moyenne annuelle est de 7.991. En prenant seulement une moyenne de 7.000, on a, à la fin de 1915, une masse de 421.503, supérieure à celle de l'univers en 1880. Les chemins de fer ont étouffé les passions : c'est le contraire dans l'Amérique du Sud (1).

Le sol n'est plus qu'un Océan aussi grand, monstrueux, avec des crêtes qui déferlent, ses côtes qui se coupent, ses lames de fond qui le soulèvent et laissent apercevoir ses vallées entre les 2 nuées qui l'écrasent, s'amoncellent et tombent sur la plaine. En 1907, on veut emprunter à l'Europe 25 milliards pour achever les travaux : les trusts ont absorbé les capitaux. Cuba influe sur la Floride, à 123 kilomètres de la Havane. Sans doute, la grande fissure existe toujours au centre, entre les deux masses de l'Ouest et de l'Est, mais on construit dans l'Oklahoma, le Texas : on joint les ports du golfe du Mexique à ces deux masses par ces lignes verticales, tant l'on retrouve jusqu'à la fin le système général représenté par un courant de l'Est à l'Ouest ; l'œuvre sera complète en 1919. On pense aux jointures avec le Mexique ; on construit une ligne directe du lac Salé à San-Francisco ; dans l'Alaska, on va à Fairbanks en 1911. Des bandits arrêtent un train ; un train traverse à toute vitesse la forêt par les Indiens incendiée, et stupéfaits. L'œuvre a plus d'unité, de puissance qu'en Europe (2).

(1) 31 décembre 1906. 358.220 kilomètres (Manuel de Poors).
(2) Washington. Government printing office. Statistique des railways.

§ II.

LE CANADA

L'empire de la neige. 1885-1905. L'un finit; l'autre commence.

De grands lacs bleus glacés, quelques arpents de neige qui se perdent insensiblement sous le pôle : la terre et la mer se confondent. La banquise — plus grand que les Etats-Unis, brisés (1) — les froids intenses, la solitude, grossis des voyageurs. Quelques voies rares, isolées, qui languissent, stagnent dans les provinces de l'Ouest, autour de Québec, d'Ontario et que l'histoire retrouve à peine de 1850 à 1875.

En s'avançant dans l'Atlantique, le Canada raccourcit de 5 à 6 jours le trajet d'Angleterre en Chine par Vancouver : Halifax détrône New-York, Boston. Charbon, fer, pâturages existent dans une zone étroite sans possibilité d'en sortir. On entend la locomotive à côté : la ligne est une œuvre nécessaire, plus puissante. Il faut joindre les deux Océans.

Une première tentative échoue : le premier ministre anglais fait par le cap Horn un voyage dont il apprécie la longueur, mais l'influence de la Colombie britannique, au climat tempéré, attire. Elle n'est entrée en 1871 dans la Confédération qu'à la condition d'être reliée par un chemin de fer.

Commencé en 1880, il est fini en 1885 : malgré tous les avantages concédés à la compagnie, statistiques et économistes prouvent que le pays se transforme.

Impossible cependant de rendre l'impression de nu, de désert que dégage cette œuvre : elle laisse une sensation de pauvreté, non de puissance. Elle dérive des Etats-Unis qui,

(1) 8.767-7.836.

avec un sol moins massif, possèdent le réseau le plus lourd du monde et elle est, avec l'œuvre la plus lâche, la première du globe. Cette ligne capitale, couchée, n'apparaît pas : l'on oppose en vain une province à une autre. L'on n'éprouve, à la vue d'une carte, avant ou après, qu'un sentiment identique, permanent de malaise, dans ces immenses solitudes. L'art ne peut que rendre plus vive la sensation de la plaine uniforme qu'il développe sans mesure et, si l'on peut, avec ce prisme, considérer sans déformation le paysage monotone, le grossir, l'adapter à notre faiblesse, l'on ne possède jamais que l'espace infini, la ligne nue, une sensation de neige glacée, des chênes tordus et rabougris.

Dans son ensemble, le système est pourtant d'une sobriété, d'une puissance merveilleuses : support rigide qui frôle les Etats-Unis avec lesquels il est solidement attaché. Nulle part, l'œuvre n'a moins de matière ou d'obscurités : l'on va en 5 jours de Montréal à Vancouver.



Les choses en étaient là, la grande « ligne impériale » achevait majestueusement sa carrière, elle avait à peine eu le temps de terminer ses nombreux embranchements au sud, ses trois tronçons du nord, Edmonton, Prince-Albert, Melfort, quand, le 7 novembre 1902, on apprit en Europe le dessein d'une ligne nouvelle, qui devait unir Québec à Fort-Simpson (1), sur le Pacifique, vis-à-vis l'île de la reine Charlotte, à une distance moyenne de 400 à 600 kilomètres de l'autre qui, 17 ans après, ne suffit plus : elle doit avoir 4.150 kilomètres de longueur et raccourcir de 1.160 kilomètres, c'est-à-dire de 20 heures.

Fruit de l'activité anglaise et des supputations germaniques, cette ligne, simple, droite, grêle, véritable fil, perdu dans les neiges, qui n'aura jamais au Nord des prolongements consi-

(1) Entre 54 et 55° lat. nord. Il ne faut pas confondre avec l'autre, situé au 61°51′25″ lat. nord, au confluent du Mackenzie et de la rivière des Montagnes.

dérables représente bien, au dernier moment, avec une économie maritime, l'expression la plus forte de vérité, de mouvement et de vie. Mais elle déterminera, dans son ensemble, sa nudité, un système puissant capable de faire contrepoids à la masse pesante, touffue et sombre des États-Unis : elle causera une révolution complète, après laquelle il n'y a plus rien, dernière vague, nappe ou cascade, il faut bien le dire, de la ligne même des États-Unis de 1869 aboutissant par deux ondulations successives vers le Nord à la plus forte expression ou incarnation de la vie. Telle est cette coupole puissante, arc flexible, tournée vers le Nord, qui circonscrit tout.



Enserrant une seconde fois le territoire, œuvre aérée, elle sera, par sa hardiesse, un pont suspendu, un viaduc du Niagara, démesurément agrandi — relié à la ligne du Sud par des nervures aussi fortes que grêles, comme les arceaux d'un cloître qui écartent à l'infini — déterminent un foyer interne, puissant, immense, virtuel et réel, à égale distance des deux lignes parallèles reliées entre elles : les membrures d'un vaisseau. A l'intérieur, tout point quelconque ira forcément à l'un ou à l'autre, tant le système est clos. Son centre de gravité, la clé de voûte est à York-Factory sur la baie d'Hudson, tandis que, sous la ligne timide de Vancouver, le feu était latent, courbé, couché, opprimé, ramassé et sans air.

Epaisse, primitive, l'œuvre n'avait pas une grande portée : avec son étendue, telle était sa force néanmoins que le second projet, les travaux de nivellement, n'absorbent pas toute la vie. La ligne principale, qui n'est pas épuisée, donne une moyenne de 610 kilomètres de 1895 au 30 juin 1904 (1). La statistique est aussi sûre qu'en Australie ou en Europe : il suffit de se placer au même moment.

Tel est le remaniement total de 1905 à 1910 : le centre de

(1) Au 30 juin 1904 : 31.624 kilomètres. 693 kilomètres de plus qu'en juin 1903.

gravité se déplace. La source d'augmentation, indispensable à connaître, déterminera dorénavant la statistique et cette source est en dehors d'elle.

* * *

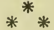
En 1903, 1904, on arpente ; en 1905, on commence. Le chemin de fer a plus fait en dix ans pour la connaissance du Canada que trois siècles et demi depuis sa « découverte », en 1534.

Il n'y a pas, en effet, que 5.393 kilomètres de plus de 1895 à juin 1804 : il y a une source nouvelle, d'une grande fécondité. Si la ligne simple en théorie et en principe ne donne pas d'embranchements au Nord, elle se reliera forcément à l'ancienne, à Vancouver.

La Colombie britannique, qui veut joindre l'Alaska, est déjà pleine de projets. Cette ligne émettra surtout au Sud plusieurs embranchements qui, suivant la formule générale, se diviseront, se réuniront entre eux par un lacis inextricable, déterminant ainsi par Edmonton, prince Albert, Melfort, une communication interne, un réseau capable par sa longueur de dépasser la longueur de la ligne elle-même. On peut donc compter sur une extension de 8.300 kilomètres : le lac Winnipeg, la baie d'Hudson contrarient en vain une ligne droite d'un Océan à l'autre.

Le centre du réseau qui recèle toute sa force sera toujours théorique et virtuel : ce point réel, qui n'a qu'une existence mathématique, est le plus au Nord, à égale distance des deux Océans. Tout le réseau y tend sans l'atteindre.

Par là, on voit combien la période 1895-1910 est décisive ; elle recueille d'abord les fruits de la période antérieure ; ensuite, elle pose en principe la nécessité de la nouvelle œuvre, celle de la dernière heure, dont elle prépare tout l'édifice, dont elle recueille les premiers fruits. Cette dernière ligne n'absorbera que la première moitié de la période 1910-1925.



Il faut remarquer cette architecture du Canada, sa simplicité, ses deux plans parallèles, l'un inférieur, l'autre élevé. C'est la même œuvre d'art dont on tire une seconde édition. On pense involontairement à la Suède : le chemin de fer était au Sud, il va au Nord. La même cause produit les mêmes effets, à un degré différent. Par suite, la masse est entre les deux plans au lieu d'être en dessous du premier.

En dépit de ses couches ou secousses, l'œuvre est remarquable par l'unité, la force, aussi forte que celle des États-Unis eux-mêmes avec lesquels elle se confond par son orientation générale, ses lignes parallèles qui courent d'un bord à l'autre. Voilà pourquoi, de 1902 à 1905, le Canada est remarquable par sa source nouvelle, son changement d'axe, d'équilibre. Il prouve, une fois de plus, que l'on arrive toujours à la construction de la ligne droite, la plus courte, même dans l'Empire de la Neige. On mesure sans effort le chemin parcouru depuis « l'établissement de deux lignes maîtresses, l'Intercolonial qui rattache les provinces maritimes, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick aux cités riveraines du Saint-Laurent et le Grand-Tronc qui les unit aux ports atlantiques des États-Unis » avant 1880 (1).

A deux lignes occidentales succèdent deux lignes orientales : les deux premières mêlaient les intérêts des États-Unis et du Canada.

En 1906, il faut dix ans pour la ligne nouvelle et tous ses affluents. Pendant ce temps, l'ancienne creuse son lit ; en 1906, on la redresse dans un effort suprême. Elle peut, seule, empêcher la dislocation des Etats. Quant à la nouvelle, elle possédera tout le Nord, la baie d'Hudson, le lac Saint-Joë, l'Alaska (2). En 1907, la lutte est vive entre le « Canadian Pacific Railway », le « Canadian Northern », le « Grand Trunk

(1) La ligne de Québec à Vancouver a 4.932 kilomètres.

			Moyenne
(2) Décembre 1880	11.090	1	221
1895	25.871	2	985
Juin 1905	33.147 k.	3	767 k.

Pacific ». A la statistique qui célèbre ses fastes, correspond une révolution interne : le blé est cultivé à Fort Simpson, jonction du Mackenzie et de la rivière Liard, 22° longitude Ouest, 62° parallèle latitude Nord.

On oppose, en 1907, le réseau canadien au réseau anglais dans leur masse : ce qui les rapproche, c'est l'heureuse distribution. 1911 apporte une révolution complète : la fin de la grande ligne, la masse, de nouveaux projets ; l'un ira de Québec à Saguenay et se prolongera à la baie de Sainte-Catherine, vis-à-vis l'île d'Anticosti ; l'autre à Port Nelson sur la baie d'Hudson, la dernière dans l'Alaska, à Valdez, Mulato, Norton-bay, Nome-City — un tunnel entre le Canada et les États-Unis (1).

TERRE-NEUVE

Située entre la Nouvelle-Ecosse et le détroit de Belle-Ile qui la sépare du Labrador, du point du continent le plus rapproché de l'Angleterre d'où l'on a pensé faire partir un chemin de fer, elle se rattache au mouvement général qui emporte vers le Nord : 700 milles séparent le cap Saint-Charles de Québec qu'une voie, depuis 1902 relie au lac Saint-John.

L'intérieur longtemps inconnu : étangs, marais, forêts, tourbières. Aussi la construction s'est-elle faite essentiellement de 1891 à 1895 et après, l'intérêt du Canada dans l'influence de qui elle est, se concentrant sur ses propres lignes (2).

(1) Au 30 juin 1907 :

Ontario	12.297	N. Brunswick	2.149
Québec	3.660	V. Scotia	2.140
Manitoba	4.949	Alberta	2.130
Saskatchevan	3.259	I. P. Edouard	430
Colombie britann.	2.713 k.	Youkon	145 k.

(2)

1891	1895	1896	1901	1904
180	750	911	1055	1058

§ III.

LE MEXIQUE

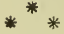
1863-1884 à 1904. — La corne d'abondance.
Le rêve de Fénélon.

Quand les Alliés, en 1863, arrivent au Mexique pour rétablir l'ordre et recouvrer leur argent, ils poussent avec leurs mains les canons, après le chemin de fer de 6 kilomètres de la Vera-Cruz à Tÿeria qu'on a voulu détruire : à Paris, on a fini par trouver une bonne carte du Mexique pour l'Empereur. C'est dire, d'un mot, l'état d'anarchie dans lequel se débattait le pays, déchiré par les querelles intérieures, convoité par les ambitions voisines. La fosse de Maximilien, en 1864, marque la reprise des luttes de tous les pouvoirs, mais précipite peut-être leur union contre la violence étrangère.

Les premiers tâtonnements alternent avec les derniers souffles de la tempête qui s'en va, par bouffées, en mourant, de 1870 à 1875 : plusieurs combinaisons ou linéaments, nés de l'entreprise, échouent, mais l'obstacle, venant de l'orage interne, n'existe plus et après quelques frémissements presque imperceptibles autour de 1880, l'œuvre se réalise sans hésitation, sans interrègne, sans coutures, on peut dire d'un seul jet, de 1884 à 1904.

Un chef national, digne, six fois réélu, préside aux destinées de la République : la crainte de sa mort, seule, lui fait choisir un successeur. Les travaux de la paix succèdent aux horreurs de la guerre, les moissons aux champs de bataille, les paysans aux militaires : la nation policée, tranquille vit dans les campagnes fleuries, fruit d'une sagesse prolongée. Il était temps : déjà trois belles provinces vers les Etats-Unis s'étaient déta-

chées sans retour. La réalité, bien qu'on dise, constitue l'optimiste officiel.



Le pays offre l'image d'une corne d'abondance, accusée sur un socle, Chiapas, Sonocusco avec deux pendentifs en retour, le Yucatan et la Californie.

Deux chaînes de montagnes, triangles emboîtés, aux pointes dirigées vers le Sud, spicules en forme de lance en défendent l'accès de l'intérieur et du centre. A peine cependant si l'on trouve dans l'œuvre des hésitations effacées sitôt qu'apparues.

Ce qui fait la force particulière du réseau, c'est sa quadruple soudure avec les Etats-Unis : une ligne même, celle d'Hermosillo, n'est pas reliée à sa propre patrie en 1902 mais toutes les lignes partent de Mexico unie à la Vera-Cruz, comme d'un centre naturel pour s'irradier en éventail, donner un rayon de plus à mesure qu'elles s'avancent vers le Nord.

Sans doute qu'à des moments précis, on relève dogmatiquement des lacunes, l'isolement de la côte orientale, l'absence d'une voie dans l'isthme de Tehuantepec, la solitude du Yucatan mais, de 1895 à 1900 Progresso est relié à Campêche et la terre décuple de valeur depuis la construction du chemin de fer, malgré des difficultés innombrables. Ces lacunes, essentiellement transitoires, répondent, trait pour trait aux lignes, Linarès-Victoria-Tampico, Mondovo-Sierra-Mojada qui divisent le territoire en rectangles presqu'absolus. On ne se serre plus dans les villes contre les bandits des campagnes : ils reculent progressivement devant les villes qu'ils assiègeaient, Guadalajara, les troupes régulières amenées par wagons.

Certes, les tracés des ingénieurs des Etats-Unis ont procédé d'une vue despotique et exclusive, mais quelle aubaine d'avoir du jour au lendemain cette clientèle innombrable, ce trafic intérieur circulant sur ses rails qui ne fléchissent pas et qui confondent les richesses. Arriver plutôt à la frontière du Guatemala ? Le problème se serait toujours posé plus fructueux, plus difficile à résoudre : voilà la révolution décisive. Aussi la torsion vers le Nord, l'Est, fut aussi violente qu'éphémère :

il fallait de toutes façons une ligne brutale, du Sud au Nord, contrariant l'orographie, pour que tous les Etats dits « internes » vinssent, tôt ou tard, y chercher leur fortune. Le Mexique, à ce point de vue, offre une réduction merveilleuse du problème qui pèse sur toute l'Amérique.

***

Telle est cette terre qui rappelle par tant de côtés la France, l'Espagne, l'Italie. C'est dans un territoire quatre fois plus grand le même nombre d'années, le même climat, les mêmes montagnes, la même origine latine, la chose politique, l'impuissance ou le succès. Au point de vue de la rapidité et de la difficulté d'exécution, le réseau mexicain est une des plus belles œuvres qui soit au monde, se dresse, sans racines.

Il frappe par son harmonie, sa simplicité, sa hardiesse : aucun ne fut si logique : il rappelle les nervures d'une feuille dévorée par le Bacillus amylobacter. Le Mexique, terre brûlante, s'émietterait au fond de la mer et les rails resteraient à la surface que Descartes pensant retrouverait toute la configuration du Mexique dont l'œuvre est remarquable, surtout par rapport à la grandeur du territoire.

Fleuve qui roule puissant, majestueux, grossi par les Etats-Unis, sans cesse, des hauts plateaux de l'intérieur, il descend vers la côte à laquelle il s'attache aux ports transformés ou créés, devenus richesse et constitue par sa masse, un système capable de résister, œuvre arc-boutée et solide, à l'aspiration des Etats-Unis eux-mêmes. Il a appris, par expérience, qu'il faut rester bloc ou devenir parcelle, politique ou commerce.

Commencée à la fois aux deux extrémités, la Vera-Cruz, El Paso del Norte, d'une seule levée, malgré les montagnes, s'immisçant entre elles, aucune œuvre d'art n'arrête. Etirée, filiforme, construite par des soldats en manœuvres, sans doute, l'œuvre étonne de légèreté. La ligne médiane, double en apparence, fend la masse sans qu'on l'ait remarqué et de 1900 à 1905 dessert tous les ports, San Quintin en 1901, Tonala

qui avait un tronçon en 1898, le 31 décembre 1904, vingt ans après, jour pour jour, Matamoros en 1905. Le réseau du Yucatan, très épaissi, est prêt à descendre en 1900 : le chemin de fer de Tehuantepec existe. On ne trouve point de plus beau mouvement dans l'histoire contemporaine. De Tonala, sur le seuil, la ligne est immédiatement poursuivie vers la frontière guatemalienne.

La masse avance à vue d'œil, comme sur les bords de la Manche, au mont Saint-Michel. En Europe, la moyenne de l'Espagne qui le posséda est de 288 kilomètres : celle du Mexique de 971 et il a quatre fois la superficie de la France qui met 33 ans pour construire le même nombre de kilomètres.

Le chemin de fer de Tehuantepec aboutit à Vera-Cruz, mais malgré l'accroissement prodigieux, l'œuvre est toujours en plusieurs tronçons et accuse ainsi sa force, la moyenne n'ayant pas fléchi. Au Sud, le réseau du Yucatan commencé en 1884 de Progresso à Merida, au Nord, le tronçon de San Quintin dans la basse Californie qui prouve toujours l'influence des Etats-Unis, pompe aspirante et foulante, et c'est une confirmation comme une anomalie de voir comme à Matamoros une ligne commencer en 1901, sur le rivage, à une plage, sans habitants.

Conséquence d'une crête intérieure, telle est cette œuvre, sinon la plus solide, du moins la plus brillante, en rivalité avec l'Argentine, mais plus favorisée qu'elle par ses attaches avec les Etats-Unis, ses rivages. Le courant va avec indifférence du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest : la jonction si importante avec le Guatemala n'est plus qu'une question d'heures.

De là, un transit total, complet, international substitué à un trafic local par un système construit d'une seule pièce dans le temps et l'espace, contrairement à la loi générale, d'abord dans sa partie massive, où il veut, rude et fort. La volonté anglo-saxonne : la terre latine. Simple annexe des Etats-Unis, ils pénètrent à Bacuahe, Terrazas. La carte bouge chaque année : la fusion, complète. Le réseau est représenté par deux arcs de cercle partant de la Vera-Cruz aboutis-

sant aux Etats-Unis et au Guatemala. L'œuvre sera sûrement parfaite en 1910 : un concession chaque semaine.

La ligne de Tehuantepec est d'un grand intérêt. Commencée en 1882, de 310 kilomètres de long, la ligne a été faite à grands frais, mal et refaite : les deux ports extrêmes, débouchés, aménagés. On la double et on la livre en janvier 1907 pour faire concurrence au chemin de fer de Panama : autour de la voie, l'arsenic.

On construit partout dans la Sonora, le Yucatan : toutes les lignes doivent être livrées dans un délai de 5 à 10 ans, la ligne de Hunuxmu à Sisal en septembre 1911. L'attaque d'une diligence n'est plus un événement « historique » quotidien : c'est une inauguration.

La ligne de Tehuantepec est décisive parce qu'elle ferme le réseau au Sud ; elle émet une ligne aussi importante qui en juin 1907 est au kilomètre 374, près de Tachapula et de la frontière guatemalienne. Le temps n'est plus ou entre Paso del Macho et Orizaba — 40 kilomètres — on mettait 12 heures pendant la saison sèche, deux jours et demi pendant les pluies. Cette croissance seule peut donner l'homogénéité au Mexique, la force nécessaire pour résister à l'entraînement, l'aspiration violente des Etats-Unis contre lesquels il faut une cohésion.

1907 est caractérisé par deux lignes latérales, externes qui unissent Mexico à Tampico, les Etats de Sonora, Jalisco, Sinaloa, Tepic. L'architecture de ces lignes complique et renforce le système des Etats-Unis dans lequel elles se jettent comme un vaste éventail. La moyenne du Mexique est la 3e du monde ou la seconde si l'on excepte les Etats-Unis et l'Europe ; la première est celle des Indes anglaises. On veut en 1910 finir le réseau en 5 ans : la force est déjà considérable en un point quelconque. Le panaméricain atteint le rio Suchiate (Guatemala) en 1909 ; il doit aller à San José, capitale du Nicaragua, à Bocas del Toro (Panama) et le chemin de fer du Tehuantepec reflète toute l'histoire ; l'ordonnance de Charles-Quint en 1533 — la route carrossable de 1824 — les concessions de 1857, 1867, 1879, 1882 ; — l'inauguration de

1894 et sa destruction. En 1911, on veut relier Yucatan au réseau par une ligne qui desservira 30 villes.

CONCLUSION

L'on peut, d'un trait, considérer les trois réseaux, Canada, Etats-Unis, Mexique. La force du premier est au nord, celle du second au centre, celle du troisième au sud : ils forment un tout parfait et continu.

On dirait, en regardant le bloc, le centre des Etats-Unis, un monstre, un tonneau avec des cercles qui distend, écarte, déchire ses frontières au point de les briser.

Partout, des soubassements, des masses, des assises inébranlables : voilà les deux caractères essentiels de l'Amérique du Nord à la fin de 1905.

L'on ne saurait trop insister sur sa puissance, sa richesse incomparable, et l'on peut, sans inquiétude, s'abandonner au fil de l'histoire.

Au Canada, de 1905 à 1910, on construit la ligne du nord ; aux Etats-Unis dans les Etats pauvres, puisque les riches regorgent.

On ne remarque qu'une interposition possible, bien courte, des lignes nouvelles ou des embranchements de ces lignes : de toutes façons, l'œuvre est complète. On rejoint le bloc.

Au Mexique, beaucoup moins vaste, toutes les lignes sont aussi solidement établies : de 1905 à 1910, l'épanouissement est identique.

Sur ce squelette, la masse, l'unité, l'ensemble de ces trois réseaux fondus en un seul. Il faut voir au-delà : l'impression commence après elle, avec la buée. La force devient furieuse (1) et cette période seule contient la métamorphose, laissant bien loin derrière elle la ligne unique de 1869, qui fit tant parler d'elle, après tant de meetings (2).

Cette ligne unique est devenue une œuvre sculptée, forgée,

(1) 388.457 kilomètres.

(2) 90.000 kilomètres en 1870.

ciselée, pesante comme une armure, traversée, soutenue par 11 lignes horizontales au moins, parallèles comme des barreaux, courant de l'Est à l'Ouest : voilà l'œuvre de 40 ans, et la disposition nouvelle assure 40.000 kilomètres de plus.

Le point géométrique, le centre réel ou virtuel de cette masse est à égale distance du Nord et du Sud, de l'Est et de l'Ouest : de ce point partent, dans toutes les directions, des lignes en étoile, qui se heurtent, s'emboîtent et fusent (1). L'impression est unique au monde. On attend une augmentation prodigieuse pour 1907.

(1)	Fin 1902	Fin 1903	
	—	—	
Etats-Unis.	325.777	334.634	+ 8.857
Europe . .	296.051	300.429	+ 4.378
	29.726	34.205	+ 4.443

AMÉRIQUE CENTRALE

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Entre l'Amérique du Nord, augmentée du Mexique, et l'Amérique Centrale, le contraste est saisissant et la chute complète : l'homme a pu couvrir trois grands Etats, il a été impuissant contre une motte de terre allongée, pincée. La masse, si elle repousse, n'est pas un élément absolu, décisif. L'on élève une encyclopédie, un globe de 386.000 kilomètres au moins : l'on n'a pas 3.000 kilomètres pour une superficie inférieure à celle de la France, brisée par la longueur, la montagne, entre 6 Etats désunis. Chaque sol a sa culture propre.

Rois turbulents, cupides : guerres civiles, étrangères : autant de révolutions qui emplissent l'espace, en un instant, que de constitutions fugitives. République générale évanouie sitôt que constituée. Réservoir d'esclaves, massacres réguliers des pirates ou des Espagnols. Il n'y a pas pour se haïr, malgré le licencié Perez, que la diversité des idiomes. La foule, un cimetière dans la vase. Forêts, torrents, fondrières : l'explorateur enlisé en vue du navire qui stationne. Sur la côte déserte, un service d'esclaves régulier comme un mouvement d'horlogerie.

La misère inconnue, la propriété commune. Des feuilles de palmier couvrent les huttes : le soleil, presque blanc, sur les deux mers.

Il éclaire des volcans : en un point 14, le Salvador en a 30,

le Guatemala déplace 3 fois sa capitale. On les apaise en leur jetant des animaux et des enfants.

***

Malgré les batailles, la recherche des lois générales, ce sol, entre le ciel et l'eau, conserve l'aspect d'un désert, d'un squelette : le soleil a bu le sang. Le roi de la création semble s'être évanoui dans la végétation ou la mort quand, depuis 1821, il possède l'indépendance.

***

Il n'y a pas de pays (l'Afrique à part et toutes proportions gardées) où la compulsion des textes soit aussi laborieuse, l'œuvre aussi fugitive. La statistique, très pauvre d'ailleurs, n'est sûre que depuis 1880. Nulle part, aussi, la période 1895-1910 n'a apporté un poids plus léger sans doute mais aboutissant par le Mexique, la médiocrité du théâtre à une œuvre presque décisive, on pourrait dire à une révolution, et l'on arrive en même temps à se demander ce que sans les Etats-Unis serait aujourd'hui le Mexique. Toute son œuvre n'existe que parce qu'on l'amorça pleinement à leur richesse et il ne touche pas le Guatemala en décembre 1904. Là, dans cette cause, est la faiblesse et la force de l'Amérique Centrale. Au lieu d'un Etat puissant, uni, six unités réduites mais aussi fortes par leur violence, constamment déchaînées dans l'étroitesse de leur domaine.

Si une que soit l'Amérique Centrale, allongée du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest, la politique impose une division naturelle : les grands et les petits Etats, l'une et l'autre série ne valant qu'au sens relatif.

A l'étude de l'Amérique Centrale, on rattache communément avec raison l'étude de toutes les îles qui la précèdent sur sa côte orientale. La mer les éparpille de toutes parts, et cependant, dès 1880, elles possèdent 1461 kilomètres, tandis que l'Amérique Centrale n'en renferme que 255. La perle des Antilles en est la cause.

Dans ces îles, trois groupes naturels : les îles Bahama, les grandes et les petites Antilles. Surtout depuis 1903, elles apportent à la statistique un sérieux appoint. Cuba, à elle seule, l'emporte de beaucoup sur toute l'Amérique Centrale et l'Etat d'Haïti, dans son île, est célèbre parce qu'il accuse l'erreur d'un copiste. Avec la République Dominicaine, les deux plus forts réseaux sont dans les deux plus grandes îles, voisines, sans avoir pu rayonner. La Jamaïque et Porto-Rico, qui les touchent, emportent à peu près tout ce que l'on possède. C'est par une extension logique qu'on leur rattachera la grande île de la Trinidad, qui touche le Venezuela.

---

§ I.

GRANDS ETATS

1. — LE GUATEMALA

Une chaîne de montagnes aiguës, sortant du Pacifique, aux mille contreforts, le divise en deux versants inégaux et c'est vers l'Atlantique qu'est penchée toute son orographie, avec le rio de la Passion si mobile, comme une vaste ramure. Le Honduras anglais, qui tient géométriquement la mer, ne lui laisse sur cette côte qu'en un point un seul port.

En 1890, 176 kilomètres en deux tronçons sur le Pacifique, San-José-Guatemala, Champerico-Retalhulen. La moitié du premier, San-José-Escuintla, avait été livré à la circution en 1880, inaugurant les chemins de fer.

La nature est violente : l'on passe en « garucha », sac suspendu par une corde, à une poulie, sur l'abîme. La poste, ou « cordillera », fait 90 kilomètres par jour. L'eau emporte le seul pont de la République.

436 kilomètres seulement en 1896. On considère encore que la ligne de 240 kilomètres, de Guatemala à l'Atlantique, rencontrera dans la montagne des difficultés insurmontables ; on la laisse. On a déboisé partout et il neige : toutefois, le 22 novembre de cette année, on livre à la circulation la ligne de Puerto-Barrios à Zacapa, comme on avait inauguré le 1er janvier le tronçon du port d'Istapa au chemin de fer central.

***

Il faut quitter les sources classiques, arriver au xxe siècle pour aboutir. En 1902, on n'est qu'à 30 kilomètres de la capi-

tale. Le tronçon de Retalhulen a été poussé par San-Felipe à Quezaltenango, seconde capitale, à 2.350 mètres d'altitude, fabrique de plumes vertes. Sur la frontière, en 1903, Ocos, le port le plus septentrional, Ayutla, inconnus, portent un nom dans l'histoire et forment avec San-Marcos, lieu de pèlerinage, un système assez lourd pour faire contrepoids à la ligne interocéanique.

Après la rupture avec les Etats-Unis, un autre entrepreneur doit achever pour l'Etat le chemin de fer du Nord, concédé en 1904, ravagé par les pluies, réparé, qui traverse la région des bananes. D'El Rancho de San-Agustin, il arrive à Sanarate, en 1905, devenu ainsi le centre puissant, une étoile.



Sans doute, les frontières sont encore molles et « le texte même du traité de 1882 avec le Mexique contient l'aveu de l'ignorance des parties contractantes quant à l'emplacement géographique des coordonnées choisies » (1), mais le pays qui lui servait de repoussoir et d'antithèse ne mérite plus le dédain dont l'accablèrent géographes, économistes. L'année 1908 est décisive et donne au pays deux foyers : le premier constitué par la ligne interocéanique de 320 kilomètres qui divise le sol en deux parties très inégales, le second par les tronçons du Nord.

Cette disposition forcée qui laisse intacte toute la partie continentale, massive, est très heureuse : le courant interne est près du Honduras, du Salvador, tandis que la partie massive, déshéritée, est limitrophe du Mexique dont l'œuvre entière n'est qu'une vague des Etats-Unis : Le Guatemala, lui, a construit personnellement, sans jonction. En ce sens, il fut plus fort, bien qu'il lui ait fallu plus de temps pour 644 kilomètres, qu'au Mexique pour son réseau tout entier.

S'il faut signaler la première solution de continuité qui soit au monde, la jonction du Guatemala avec le Mexique n'en est pas moins virtuellement et complètement résolue. La déchi-

(1) 27 septembre.

rure est réelle : le raccord imminent inévitable, réalisé depuis décembre 1904, de Touala à la frontière : l'aspiration est violente, bienfaisante, autoritaire et naturelle. D'Escuintla part un tronçon qui rejoindra Retalhulen, au pied de la montagne, comme un fleuve, déterminant une communication internationale.

La jonction avec le Salvador qui a de la force ou le Houduras est moins précise : elle suivra cependant la première dans la dépendance de laquelle elle est. L'œuvre existe, interne : franchissant les plateaux ou « tables », la locomotive va trois fois au pays des nids d'aigle.

La masse relative du réseau, le voisinage du Mexique, assurent l'avenir du Guatemala dont on suit l'histoire ramassée avec un intérêt dramatique. Sorti pour toujours des difficultés du début, il entre dans l'ère de la construction définitive comme les Etats européens eux-mêmes. On a assez longtemps douté de son existence, mais sa prospérité actuelle emporte ses derniers efforts.

Bien que ce soit le premier Etat qui manque de souplesse, les deux systèmes (unité de l'œuvre interne, jonction aux frontières) sont étroitement liés.

Par analogie avec le Mexique, sa force est à l'extrême Sud, au point où la grande ligne heurtera la frontière du Honduras ou du Salvador.

Les années 1880, 1896 resteront dans son histoire : le Mexique finit en 1905 et lui en 1908. Tout va de pair : on donne au monde une carte de 300 millième.

Janvier 1907 éclaire, met les choses au point : sur le versant de l'Atlantique, la ligne n'est pas continue. Il manque 97 kilomètres 394 mètres, de Guatemala à El Rancho. Compagnies, entreprises ont toutes entrepris et abandonné ; une dernière a repris, travaille activement en 1905 et doit finir, d'après le contrat, à la fin de 1907.

On construit également une ramification vers le Salvador ; il aurait vers l'Atlantique une issue qui enrichirait le Guatemala.

Cette réunion forme le premier anneau de la chaîne du

Mexique à la Colombie, mais la ligne à la capitale est de janvier 1908. Fêtes de Minerve : maints discours. La distance de l'Europe est réduite de moitié : projets et études pour le San Salvador, le Mexique.

2. — NICARAGUA

Limitrophe du Honduras, le Nicaragua est le deuxième grand État dont la superficie apparente comprend deux lacs qui la creusent. Le fleuve San-Juan, qui unit le grand lac à l'Atlantique, est l'amorce d'une voie maritime interocéanique pouvant amener une révolution capitale et qui absorbe tout l'intérêt. Cette question de canal a pesé lourdement sur son histoire, sur le développement des voies ferrées, quand il réglait pacifiquement ses frontières par des notes diplomatiques et qu'il semblait concentrer l'indépendance de toute l'Amérique centrale contre les États-Unis intéressés aussi à une voie maritime.

En 1898, 143 kilomètres en deux tronçons (1), qui existent presque en 1884. Tout l'intérêt est ailleurs : le pays est visiblement opprimé, tiraillé par tous les projets des ingénieurs les plus fameux des deux mondes. Volumes et mémoires : autant de commissions, autant de tracés. On n'achève pas une voie sans pour cela posséder l'autre et on est encore à se demander si le canal de Panama ne serait pas préférable.

***

En 1904 seulement, le chemin de fer accomplit une révolution, forcément partielle, avec 257 kilomètres. Les trois lignes principales soudées à Nagarota et à Masaya offrent un tout continu de Corinto sur le Pacifique à Diriamba : par an on a construit 6 kilomètres (2).

(1) Corinto à Moabita (Momotombo), 92 kilomètres.
Managua à Granada 51 —

(2)

En 1885	1898	1900	1902	1904	1909
143	143	146	225	257	322

C'est donc bien l'année 1898 qui possède l'arête décisive de cette histoire : on a voulu la représenter par un angle aigu et dont les deux côtés divergent à l'infini. Tel est ce pays sans maîtres depuis 1840, sans volcans depuis 1856. Le chemin de fer est sur le versant du Pacifique, au bas de la montagne, comme la population, un fleuve.

Derrière la longue chaîne ininterrompue, les Indiens Mosquitos vivent à l'état sauvage dans une vaste plaine, inexplorée, qui s'étend jusqu'à l'Atlantique ; sur la côte, Blewfields, une capitale de 300 habitants, un roitelet indigène, un pavillon — convoités par les Anglais.

Par sa forme, ce pays est plus favorisé que le Honduras, moins que le Guatemala : il a, en 1904, l'avantage de posséder une ligne complète, fragment ininterrompu de la ligne de New-York à Buenos-Ayres et qui touche presque le Honduras.

Coupée en deux par le lac, l'œuvre n'a ni ombre ni mystère. Fin 1907, le réseau se compose d'une ligne de Corinto à Nagarote ; d'une seconde, de Nagarote à Granada par Managua ; un embranchement de Masaya atteint Diriambo ; d'une troisième, de Léon à El Viejo ; la dernière, de Nagarote atteint Momotombo : c'est le réseau national (171 miles) de construction américaine. En dehors, trois autres lignes : la 1re, de San-Jojo au lac Nicaragua (3 miles) ; la 2e, de Granada au lac (3 miles) ; la 3e, d'une sucrerie au réseau national (2 miles) ; enfin une compagnie possède une ligne de 20 miles. Le contrat est fait pour une ligne de 120 miles de San-Miguelito à Monkey, Point, bay sur l'Atlantique qui doit être finie en quatre ans ; on trouve un projet qui unirait Rio-Grande à Matagalpa, derrière la montagne, à Jinotega.

3. — HONDURAS

Du Guatemala au Nicaragua, le Honduras, entre lesquels il est situé forme une transition naturelle : contre-partie du Guatemala, il n'a pas eu la même destinée.

Il possède dans l'histoire financière une célébrité éternelle

par quatre emprunts successifs, de 1867 à 1871, de 193 millions pour la construction d'un chemin de fer. « La tourbe des spéculateurs », dit l'historien, a pris l'argent sans rien donner. Les intérêts égalent la dette, pierre tombale qui dépasse celle de la France.

Le choc a été si lourd que frappé d'une hypothèque de 3.000 francs par hectare, le sol ne s'en est pas relevé : une seconde tentative, en 1898, n'a pas abouti mais en moins d'un demi-siècle, 48 chefs, sous différents noms, liste, galerie, se succèdent au pouvoir suprême. On énumère en vain les richesses de tout genre non exploitées qui se perdent dans l'abondance où gisent les entrailles de la terre.

* * *

La puissance des Etats-Unis, leur influence au Mexique et au Guatemala empêchent cependant de croire à un affaissement définitif : une ligne panaméricaine empruntera forcément, en partie, le Honduras. Le Guatemala, le Salvador, le Nicaragua le pressent et l'enserrent : l'Amérique entière est intéressée.

La longueur de sa propre ligne interocéanique aboutissant à la Brea n'est que de 320 kilomètres sur lesquels 92 existent depuis Puerto Cortez et d'après tous les calculs, 6 ans suffiraient pour la faire.

Sans doute, quelques années s'écouleront avant l'une ou l'autre ligne, mais il y a là un problème trop général autour duquel l'activité est trop considérable pour qu'on puisse douter. En 1910, on commence les travaux d'Iriona et de Trujillo à Juticalpa.

---

§ II

PETITS ÉTATS

Déjà si grêle, quand on l'a diminuée des grands Etats l'Amérique centrale ne renferme plus que des unités minuscules, non sans intérêt.

1. — SALVADOR

L'on ne trouve en 1890 que l'unique tronçon d'Acajutla vers Sousonate, mais entre Santa-Ana et Sousonate la vie est si intense que tous les efforts tendent à la construction de cette ligne pour atteindre successivement les localités dont les noms parvinrent un jour à la lumière, Amate, Marin, Armenia. Là se concentre et s'épuise l'effort contre la montagne dans une lutte presque tragique.

Le salut est par mer : une voie courte unit l'intérieur avec l'univers. Sans profondeur, divisé par la chaîne qui descend du Guatemala, séparé du Honduras par une autre, le Salvador rectangulaire est remarquable par son développement maritime. Cette orientation détermine la ligne comme dans les autres Etats de l'Amérique centrale, et là surtout, forcément, sans issue. Le pays communique plus avec le monde qu'avec lui-même : l'intérieur est fermé et clos. Comment le desservir ?

La petitesse du théâtre — 3 départements français — amène dès 1902 la soudure entre les deux tronçons qui partent l'un d'Acajutla, l'autre de la Libertad et immuables depuis, car c'est une erreur que d'attribuer 190 kilomètres au Salvador qui n'en a jamais eu que 156.

Les changements sont ailleurs : Sousonate cède le pas à

Santa-Ana, Acajutla à Puerto Viejo, pour un môle, l'ancienne capitale, à la nouvelle, Nueva San Salvador reliée à l'ancienne par un chemin de fer de 12 kilomètres. On remplace partout l'indigo par le café, à cause des progrès chimiques : la transformation est complète.

Relativement, c'est le pays le plus riche : il a une armée de 10.000 homme. La vie y apparaît comme une flamme, sur la plaine de sang où périt en 1885 l'hégémonie du Guatemala sur l'Amérique centrale.

***

Malgré sa petitesse, l'œuvre est forte par son unité. Santa-Ana, dont le nom revient toujours, n'est pas loin d'Istapa, de la frontière guatémalienne. C'est par cette ville probablement que se fera la jonction et cette ligne internationale déterminera la pénétration de tout le territoire jusqu'au port important de l'Union. Ici encore, on peut relever l'importance des Etats-Unis qui transformèrent le Mexique, le chemin de fer de la Libertad à Santa Tecla est en voie d'exécution (1).

2. — COSTA-RICA

Sauvages et superstitions. Le pêcheur, le chasseur adorent le soleil, le vent, la mer et un Dieu différent. On n'enterre le mort que trois ans après dessiccation complète. Le vampire tue le bétail, les explorateurs enlisés, dévorés par les jaguars en 1909 : tel est le fonds du tableau.

***

Si les débuts sont communs et modestes — 59 kilomètres

(1)	1890	1897	1900	1902	1909
	—	—	—	—	—
	56 k.	117	117	156	167

En 1911 la voie de l'Union à la capitable est en construction : on projette Santa-Ana au Guatemala.

en deux tronçons en 1877 (1) — c'est le réseau le plus ancien et le plus vigoureux. Sa crue est presque régulière de 1880 à 1890. L'Etat touche le tiers à peine d'un emprunt de 80 millions, mais, en 1890, une Compagnie puissante, Etat dans l'Etat, livre le chemin de fer qui unit la capitale à l'Atlantique. L'eau a emporté sept fois la ligne.

Les progrès sont aussi notables de 1890 à 1904 : on construit la ligne de 90 kilomètres de la capitale au Pacifique. De 253 on passe à 547 kilomètres qui assurent au Costa-Rica le premier rang dans l'Amérique Centrale.

* * *

Telle est cette œuvre interocéanique simple et forte autour de laquelle tous les efforts ont convergé et qui rappelle presque les battements réguliers d'une machine. L'homme a vaincu la nature.

Il importe peu que l'Etat, deux compagnies, une anglaise, une américaine, se partagent très inégalement l'exploitation des 302 kilomètres qui suffisent à unir les deux Océans.

Le sol, coupé, est désormais sans force : de cette œuvre maîtresse, on parle déjà de faire partir une ligne qui rejoindrait le Nicaragua et la statistique paraît confirmer l'existence d'une autre ligne qui, sur le versant du Pacifique, descendrait vers le Sud pour desservir cette partie du Costa-Rica.

1890	1898	1900	1903	1904	1909
253	261	372	405	547	748

Décembre 1906 révèle une lacune dans cette œuvre, la plus interne de l'Amérique Centrale : 25 kilomètres auxquels on travaille manquent entre deux sections. L'analyse de l'œuvre est très sûre (2) : l'année 1907 est décisive, après 30 ans.

(1) 16 kilomètres de Limon à Martina.
43 kilomètres de Cartago à Alajuela.

(2)

Chemin de fer Costa-Rica proprement dit	232 kilomètres.
Nord.	145 »
Etat Pacifique.	87 »
	464 kilomètres.

Ce dernier se décompose en : San-José à Santo-Domingo de San-Mateo

3. — HONDURAS ANGLAIS

En 1910, on inaugure la 1re section de la ligne ferrée de Staun-Creek (15 miles),

4. — PANAMA

Au centre de l'Amérique Centrale, phénomène unique au monde, il apparaît dans la nomenclature du globe en 1903, tout armé, avec un chemin de fer de 75 kilomètres qui l'épuise.

Ses travaux furent meurtriers : on dit, avec raison, qu'un chinois est couché sous chaque traverse : construit par les Etats-Unis de 1850 à 1855, à grands frais, il a rapporté encore davantage.

Il est probable que le nouvel Etat qui s'est constitué à l'instigation des Etats-Unis les trouvera encore pour relier son chemin de fer au réseau de l'Amérique du Nord. Par suite des circonstances, cet Etat a affirmé, à sa manière, le principe de la division du travail.

De dix-sept jours, le trajet a été réduit à 6 heures en 1855. En 1906, on améliore et on double la voie ; en 1910, on va construire des chemins de fer entre Almirante-bay et la rivière Banana, entre Changuinola et Cédar (13 miles), entre Panama et David, sur la côte du Pacifique (274 miles) ; la superficie est de 87.480 kilomètres carrés.

*
* *

On peut laisser de côté les îles.

L'Amérique Centrale n'a pas la masse des chemins de fer de l'Amérique du Nord : qu'en eut-elle fait ? 5.110 kilomètres empliraient sa carrière. Elle est d'ailleurs pénétrée par 4 lignes

(66 kilomètres) et Esparta-Punta-Arenas (21 kilomètres) ; on livre, en 1910, les 25 kilomètres qui manquaient ; la ligne de Port-Limon à San-José a 166 kilomètres parcourus en 6 heures à travers une forêt merveilleuse.

qui, dans le Guatemala, le Nicaragua, le Costa-Rica, le Panama, courent d'un Océan à l'autre en coupant le territoire. Autant de bases puissantes.

On n'a pas cependant, en 1905, l'unité si puissante de l'Amérique du Nord : le fil qui les relierait du Nord au Sud manque, mais la cause ou la faute en est à l'Amérique du Nord qui n'arrive à Tonala qu'en décembre 1904. Sans amorce, comment construire? On manque de commencement, de point de départ. Les troubles politiques, si forts qu'ils soient, sont impuissants cependant à l'empêcher : le temps même souffle les flammes.

L'Amérique Centrale est d'ailleurs trop bornée pour être inflexible : de 1895 à 1905, les progrès sont considérables. Cinq années peuvent lui suffire.

La force vient du Nord, à grands pas, et la jonction entre le Mexique et le Guatemala est virtuellement résolue en 1905, entre le Guatemala et le Salvador en 1906. Les trois Etats sont un foyer puissant au Nord : le Nicaragua et le Costa-Rica constituent en 1905 un autre foyer qui n'est séparé du premier que par le Honduras. L'Amérique Centrale paraît divisée en 2, car la lacune la plus considérable va de Panama à la Colombie, qui fait partie de l'Amérique du Sud.

Les travaux ne sont pas surhumains ; la mer fournit des arrivages. L'effort réalisé déjà prouve qu'on peut vaincre le climat dans une matière aussi réduite ; la superficie n'atteint pas celle de la France (1).

(1)		1895	1909	
Guatemala .	113		957	0,8
Nicaragua .	128		322	0,2
Honduras .	114		143	0,1
Salvador. .	21		167	0,8
Costa-Rica .	48		748	1,6
Panama . .	87 kq		76	
	511	1.000	2.143	0,2
		1	2	

§ III

LES ILES

I

ETATS INDÉPENDANTS

CUBA

La brisure, la pointure, la charnière. Avant et après. Recto et verso. Elle l'emporte sur toutes les autres îles par la grandeur, la richesse : il faut la mettre à part et son histoire est comparable aux deux pages d'un livre.

L'on n'insistera jamais assez sur cette histoire en deux parties rejointes par une côte, une arête.

Avec 1.731 kilomètres dès 1891, Cuba semblait ne jamais pouvoir augmenter : ce chiffre subsistait, semblable à lui-même, et paraissait éternel.

Elle en a aujourd'hui 2.386 kilomètres : la Révolution s'est faite de 1899 à 1903, tant le chemin de fer restait cantonné autour de la Havane. Il atteignait la côte opposée par suite du peu de largeur de l'île, très longue. Il va aujourd'hui de l'Est à l'Ouest, et le temps fit ce que l'Espagne n'avait pu faire. Voilà un exemple d'une construction forte et tardive, complétée en 1909.

ILE D'HAITI

1. — République d'Haïti.

Haïti ne remonte pas au-delà de 1900 avec 225 kilomètres et on peut maintenir ce chiffre bien qu'une statistique en 1903 ne lui laisse plus que 70.

On comprend un effort si tardif. A Port-au-Prince, la capitale, les rues sont pleines de boue et d'ordures : la chaussée est à deux mètres au-dessous du trottoir. « Aucune voiture ne circule ; on va à pied ou à âne. Chamarré d'or, pieds nus, à cheval un général va constater au champ de mars l'absence de son corps de troupes ». 11.000 généraux pour 20.000 hommes dont 19.000 gradés.

Mais en 1905 on construit une ligne de Cap-Haïtien à la Grande-Rivière.

2. — République Dominicaine.

Plus grande, avec une situation pire ou égale.

Elle a pourtant 188 kilomètres depuis la fin de 1896. On signale en 1905 des bouleversements politiques et un projet pour l'intérieur.

II

POSSESSIONS ÉTRANGÈRES

1. — POSSESSION AMÉRICAINE

Porto-Rico.

En 1891, on ignore l'usage des bouteilles.

Proportionnellement, elle a gagné autant que Cuba à être affranchie des Espagnols : en passant aux Etats-Unis, elle passe de 195 kilomètres à 250 kilomètres. Cette ligne, en deux tronçons avait été plus tardive que la masse de Cuba, car elle n'avait été commencée qu'en 1880. L'Almanach de Gotha de 1883 n'en porte pas trace : l'œuvre, commencée en 1895, se termine en 1903.

Le sucre, le tabac prospèrent en 1905 : on travaille à une ligne de 246 kilomètres qui desservira toute la côte.

2. — POSSESSIONS ANGLAISES

La Jamaïque.

Depuis 1896, la Jamaïque a 297 kilomètres qui pénètrent le territoire. Commencés en 1878, ils sont achevés depuis 1895.

Barbades.

Cette petite île ne vaut surtout que comme unité. On commence en 1884 sans aller au-delà : 39 kilomètres.

La Trinité.

Plus grande, elle commence en 1880, augmente régulièrement, 91 kilomètres en 1896, 130 en 1898, 142 en 1902.

***

Ces trois lignes sont proportionnelles à leur étendue.

3. — POSSESSIONS FRANÇAISES

On n'a plus qu'à les signaler : en 1905, 224 kilomètres, immuables depuis 1896.

AMÉRIQUE DU SUD

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La forme, la montagne, la plaine, le soleil, la créature : la guerre. Force des révolutions : le fleuve.

Relativement grêle et fine, l'Amérique du Sud est une réduction énergique, 29, 17, presqu'à la moitié de l'Afrique avec laquelle, pour la forme, elle offre une ressemblance frappante. Une partie de la Colombie compose l'Amérique Centrale et le territoire ne cesse de s'effiler en triangle au-dessous du 30° de latitude. De Panama à Arica, la côte, bombée, rappelle le cercle si accusé du Maroc aux boucles du Niger, et l'angle africain, dont le sommet est au cap Guardafui, les origines à Tunis et à Capstadt, se retrouve intact mais dégradé, déformé dans la double direction des côtes du Brésil où le changement est insensible à Pernambuco, — tandis que l'Amérique du Nord est un rectangle pesant, massif.

Autant l'Amérique du Nord est simple, autant l'Amérique du Sud est compliquée. Elle est loin de présenter son admirable unité politique : comme l'Amérique Centrale, elle offre avec l'Amérique du Nord un contraste saisissant. Sans compter les 3 Guyanes, elle est partagée en 10 Etats enchevêtrés, encastrés comme un jeu de patience et dont aucun, sauf la Colombie, n'a vue sur les deux océans : aucun n'a été poussé par une loi d'unité, d'existence à faire d'une ligne interocéanique la source de son réseau et de sa prospérité.

Ainsi qu'une enceinte impénétrable protège une propriété — une muraille épaisse, les villes antiques, les châteaux du moyen-âge avec leur fossé — une chaîne de montagnes continues, élevées jusqu'au ciel, avec des volcans en éruption, commence près des côtes pour ainsi dire de la mer, surtout du Pacifique. Entre la mer et la montagne, il n'y a pas littéralement la place d'un pied et cette chaîne ininterrompue est souvent double ou triple, si bien qu'on a la sensation dans cet étroit défilé, d'un tunnel, ou d'entrer dans les sombres Enfers. L'intérieur, inexploré.

On n'y trouve pas la population qu'une foire, l'immigration amène, mais 10 Républiques, toutes issues de l'essai d'empire fondé par les Espagnols, conquérants comme Don Quichotte : c'est la guerre de l'Indépendance contre leurs maîtres qui s'allume partout comme un vaste foyer ; la masse se brise et chaque fragment se met à vivre immédiatement dans une sorte de scissiparité d'une vie intense. La même flamme contre les autres que contre eux-mêmes.

Une prodigieuse quantité de matières premières : au Brésil, café, bois, diamants ; sucre, blé, moutons, chevaux innombrables en Argentine et de timides essais industriels ; mais l'activité, la flamme, se perdent presque totalement dans la tempête politique, qui les consume avec mille étincelles.

Le ciel a fait éclater ce cerveau déjà débile : chaque année le soleil allume un nouveau brasier. Au Vénézuela, 7.030 généraux et pas de soldats, 104 révolutions identiques en moins d'un siècle : pas un sac pour « habiller le sucre et la canelle » (1).

C'est une impiété en Colombie d'enseigner que la terre tourne autour du soleil. Partout le fleuve déborde, emporte la culture, huttes, troupeaux ; le « llaneros » ne se sauve qu'à

(1) Sur le double principe du marchand du XVIIe siècle, méprisé avec sa marchandise en France (La Fontaine), Liv. VII, 14, *Fables*, — du poète dont les vers enveloppent les épices (Boileau), *Art poét.*, chant IV. — Ep. I, v. 38, Ep. X. Sat. 3, v. 127, 128 et les sources latines. Richesse, misère, matière, esprit.

cheval. La « nigua », insecte imperceptible : le bras pourri tombe.

L'Équateur, pays aristocratique, de grande propriété : un seigneur possède une province, la montagne, vallées, plaines, le fleuve, « la terre est à lui aussi loin qu'on peut aller ». Au matin, ils se font vomir « pour chasser » la bile de la nuit et laissent pousser leur chevelure. Les mères croquent les poux de leurs enfants ; esclaves endettés, pas de charrue, les livres prohibés par l'Église, les ânes redevenus sauvages. Mais par l'offre de la dîme, sa dévotion au Sacré-Cœur, le seul État avec lequel Pie IX conserve des relations diplomatiques. Entraînés par l'embrasement général, les prêtres catholiques eux-mêmes font le coup de feu dans les guerres civiles et sonnent les cloches à toute volée à l'heure où les maris doivent rendre « le devoir conjugal ».

Ce n'est pas l'être froid du Nord à qui le monde reste absolument étranger, par absence, et qu'en une maxime saisit Schopenhauer : il éclate sous le soleil comme la terre qui ruisselle, ou le travail est un fléau. Essentiellement loquace, mobile, son œil lance en même temps dans un cercle mille éclairs : son geste va au ciel. Il se précipite sur l'univers qu'il emplit, non par la folie passagère, décrite par Sénèque (1), de l'homme qui rentre dans son lit. La colère est l'état habituel, la forme constante qui tombe et se relève. Les formes les plus féroces de la création ou les plus légères : alligators monstrueux, serpents, aigles, vautours, perroquets, oiseau-mouche. L'être ne peut être sans couleur et criard. Les révoltes ou « pronunciamentos » des généraux dérivent d'une ceinture blanche ou verte : un des désirs les plus forts ou frêles de l'esprit humain. Mais ce n'est pas en Grèce ou à Rome qu'il faut, d'après les classiques, chercher toute la sagesse : c'est seulement dans quelques sages qui ont tenu le peuple grec ou romain.

Un « signor » au Pérou possède un terrain de cent lieues de tour : avec des instruments primitifs, on ne peut défricher le sol, les années de sécheresse, dans un retour à la féodalité,

(1) « Sur la colère ».

aux premiers âges. Cérès n'a pas enseigné l'agriculture : Vulcain n'a pas fait de forgerons. Ils n'ont pas eu de commencement : ils manquent encore d'expérience.

Il manque toute la série, utile, complète, presque infinie des hommes pratiques. La matière a sa revanche et avec ironie, se surprend dans un retour : le monde, né de la philosophie (1), ne tient pas avec elle : ajusteurs, arpenteurs, chaussonniers, piqueurs, apprêteurs, corroyeurs, brunisseurs méprisés, tous les corps du bâtiment, entités monstrueuses comme des cyclopes. Là, est la déchirure réelle, atroce et le raccord, le principe de l'enseignement spécial des « bestiaux » de Duruy (2), le dédain du travail servile dans une pensée toute romaine, et la pierre nécessaire aux assises, rappelant dans les lettres ou les arts, un prix de Rome, édifiant un palais, un arc de triomphe, pas un mur — Schopenhauer demandant un dentiste (3) — le grand entrepreneur, Joseph Tomes, ne sachant ni lire ni écrire et mourant quinze fois millionnaire (4).

(1) Voltaire a posé le principe avec bonheur : « Ce sont les philosophes d'Athènes.. qui ont rendu les habitants de l'Europe actuelle supérieurs aux autres hommes. Si Xersès eut vaincu à Salamine, nous serions peut-être encore des barbares ». (Notes sur le chapitre xv du Livre XIV de l'*Esprit des Lois*). Ceci est vrai comme tous les principes avec une réserve et une déviation qui le confirment : les deux hypothèses ou courants qui en partent sont indiqués au texte avec quelques conséquences. Mais sur la largeur même de l'esprit grec lui-même, que de réserves à faire (Renan : *Vie de Jésus*). Sur ce point même cependant, le principe est inattaquable, constant : on ne fait que le renforcer en considérant la lutte perpétuelle, l'antinomie de la matière et de l'esprit. Aristote résume la pensée grecque sur l'esprit en considérant la beauté et l'inutilité de la philosophie et en assimilant sous l'idée de matière la nécessité des esclaves aux arts et métiers. Le principe de Voltaire est constant ; son développement a déterminé la belle Prière sur l'Acropole de Renan.

(2) En France, loi du 21 juin 1865 sur l'enseignement secondaire spécial. Il allait donner des hommes pratiques, essentiellement opposés aux hommes de goût sortis du grec et du latin.

(3) *Revue des Deux-Mondes*, 15 août 1884. Le Bonheur dans le Pessimisme.

(4) Etudes remarquables du vicomte d'Avenel, « Le Mécanisme de la vie moderne ».

Dans les sciences, ils ont, après la scolastique écrit mille volumes, sans pouvoir faire une épingle. Opposés au code utilitaire, ils manquent des chaînons, transition, ébauche admirables, chaînons entre ce qui est et ce qui n'est pas, l'esprit et la matière qu'il anime, preuve de notre impuissance et de l'alliance. Théoriciens et praticiens d'une connaissance ou d'une erreur dans toutes les branches du savoir, sauf dans son principe même, qui par définition et par essence, ne se divise pas.

Le Chili et le Pérou bataillent pendant cinq ans pour des gisements de nitre : la flamme gagne la Bolivie qui succombe comme le Pérou. Avec un fou pour dictateur, le petit Paraguay, caché sous les forêts, entreprend une guerre si furieuse contre le Brésil, l'Argentine, l'Uruguay réunis, qu'il ne lui reste plus que des femmes, débris de régiment d'amazone.

Après la paix, on crut mille fois à la guerre entre le Chili et l'Argentine pour la limite de la frontière qui tremble, comme une ombre : les expressions, lignes des crêtes ou de partage des eaux, étant détestables, et les rapports de la Colombie avec le Venezuela présentent une complication particulière : chacun d'eux, déchiré par des guerres éternelles accuse l'autre de les fomenter, de posséder le point fixe, rouge, de les transformer en mouvement perpétuel qui constitue un cercle infernal.

Sur un sol neuf, les présidents copient avec un rare bonheur les grandes scènes classiques. Dans l'Argentine, Rosas tue 20.000 personnes, au théâtre, au concert, fait traîner la voiture de sa fille, Manuelita, par les dames de la noblesse et réunit, « quand il lui plaît », le congrès, pour y faire tuer plus sûrement ses ennemis par ses sicaires. Un jour, de son fauteuil, il désigne deux sénateurs qui périrent à l'instant.

Au centre, la Bolivie est, grâce aux mines, « sur des piliers d'or une table d'argent », mais une orgie de « chicha », eau-de-vie naturelle, secoue comme les Dieux de l'Olympe, les maîtres de la terre, — qu'à la moindre alerte ce qui reste de gouvernement ou le compose : « généraux, soldats, ministres, employés emporte leurs archives sur les mules et va chercher un autre » siège dans l'instabilité de la capitale.

Là, les révolutions sont plus vives : pas de ces « bureaux » dont on a tant médit, ces mille bourgeois nés d'une coercition séculaire, formant cette pâte qui grouille et s'arc-boute dans les vieilles rues étroites, la rumeur se perdant dans la masse même — ces mille — riens, brindilles, fils, grilles, cassures, poussières, atomes, particules innommées, chiffons, concierges ou gavroches, comblant les vides qui accrochent, la tamisent et l'empêchent de s'éventrer immédiatement dans la rue (1).

Un diocèse du Brésil, l'Amazonas a des essences précieuses, 60.000 Indiens Tupis, trois fois la surface de la France : entre les Etats, tout un système d'alliances, en équilibre, comme en Europe.

Des mains de pygmée contre l'infini : mille noirs sur mille rivières : un soleil de feu, véritable globe, « qui jette des torrents de lumière sur ses obscurs blasphémateurs »; la végétation ronge la voie ; la feuille plus grande que l'homme ; le fleuve dont on ne voit pas la rive ne s'abaisse pas à sa fai-

(1) Voyez sur ces réalités ou obstacles apportés par la civilisation en France aux XVIIIe et XIXe siècles, Diderot, Voltaire, Daudet. Diderot perdu entre la vieille robe de chambre amie et la neuve, rigide, avec laquelle il n'ose pas bouger, mais la vieille reste : c'est tout un monde. — Dans « l'Ingénu », M. Alexandre et, avant, tous les commis de M. Alexandre, tout ce que trouve un Huron du Canada dans un sol réduit, dans un pays civilisé où les richesses forment amas. — Dans Daudet, l'histoire des trois sommations : c'est la foule et le mot « la canaille de Guizot qu'est allée à Gand » dit par Gavroche (déjà signalé par V. Hugo), qui ne sait pas ce qu'est M. Guizot et où est Gand. — Le mot fameux « Les ministres passent, les bureaux restent ». Partout, une intensité de vie. On n'a point de « pampas » mais des maisons de trois fenêtres, à huit étages, jusqu'au ciel (Voltaire : Romans).

Un huissier solennel disant « Son Excellence Monsieur le Ministre de la Marine » est une cariatide. L'infiniment petit et l'infiniment vrai. (L. Halévy dans les nouvelles qui suivent M. et Mme Cardinal : sur les émeutes de 1871.) Les effets identiques se rattachent à un principe constant — Tous les critiques sont unanimes à remarquer la vie, les choses, l'amas immense qui s'échappent d'un roman de Balzac. Considérée isolément, chaque phrase même est un monde qui déborde. De Voltaire à Halévy, la chaîne est complète. (Daudet : Contes du lundi) ; de Fontpertuis ; Etats et peuples latins de l'Amérique du Sud ; chez Dentu ; A. Plane ; le Pérou ; l'Amazonie.

blesse ; si grand que les oiseaux n'osent le franchir ; il sert de limite à deux faunes. Une source, en gerbe, inonde une province.

Le feu siffle, aspire, se tord, couvre la terre de son ombre : on tue, on dort, l'on fait ripaille. Voilà l'Amérique du Sud.

***

Si une que soit l'Amérique du Sud, elle renferme des groupes politiques qui la divisent mais se rapprochent par leurs traits généraux.

Faute de mieux, on est d'abord tenté d'étudier ces 10 Etats par ordre de grandeur, et ce classement, qui exclut l'arbitraire, ferait ressortir les grands théâtres comme les terrains de moindre résistance.

Si bon que soit l'ordre du tableau qui a le mérite de ne rien préjuger, il semble préférable de comprendre 4 groupes : le premier, les 4 Etats qui ont un réseau important, au point de vue absolu ou relatif, le second 3 fragments du même sol. Quant aux 2 autres, ils se suivent sur l'Atlantique seul, où ils n'ont point d'accès sur l'Océan.

PREMIER GROUPE

I

LE BRÉSIL

1° Description au 31 décembre 1895 : les 3 systèmes. — 2° Révolutions politiques. — 3° La ligne de Catalao à Palma. — 4° la Révolution de 1904.

Si on regarde avec attention une carte du Brésil de la fin de 1895, on voit une série de tronçons de chemins de fer, 17 ou 18, tordus, rabougris, espacés, disséminés tout le long de la côte, sans lien entre eux et qui ne s'éloignent pas d'elle, construits par une province et pour un port. Autant d'amorces, de rayons d'inégale longueur qui constituent et fragmentent l'œuvre totale. Si l'on essaie de posséder la synthèse, une idée générale de cette œuvre, elle semble, si fuyante qu'elle soit, après un examen prolongé, se prêter, obéir aux considérations suivantes qui l'enferment.

***

Au nord, par suite de la côte qui revient sur elle-même, embrassant dans un cercle 7 provinces, Ceara, Rio-Grande, Parahyba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, l'espèce d'amas ne peut faire illusion de Camocim à San-Salvador : 8 tronçons, misérables embranchements, sur son pourtour ne peuvent aboutir, arriver à constituer un faisceau, un bloc, à une prise interne, à se réunir. Crato, Crateus, Joazeiro sont impuissants à se joindre, à pénétrer l'intérieur, disjoindre la masse, pourtant sans profondeur. Les bouts qui partent, au milieu, de Recife, s'arrêtent tout de suite, ne joignent même

pas ceux de Maceio ou de Parahyba, à côté. On voit où ils tendent sans pouvoir aboutir. Le serpent et la lime.

Au centre du pays, deux buissons épais, épineux, noirâtres, torturés, réunis ou divisés par un fin canalicule de 596 kilomètres, dans une vallée profonde, le long du Parahyba : l'un part de Rio-de-Janeiro avec trois voies, l'autre de Santos avec cinq voies parallèles, mais tous les deux, sans force et sans portée, s'épuisent vite, s'arrêtent court dans les riches provinces de Sao-Paulo, Minas-Geraes, et ne méritent pas le nom de réseau, qu'un instant on voulut leur donner.

Enfin, au sud, la proximité du Paraguay et de l'Argentine détermine un troisième système qui se rapproche du premier. Trois provinces étagées : trois lignes horizontales, parallèles, isolées. Trois barreaux ou marches : aucune n'arrive à la frontière.

La première, dans le Parana, ne dépasse pas Curityba ; la seconde, dans l'Etat de Sainte-Catherine, s'arrête au pied de la montagne, à 20 heures de la côte, et la troisième, malgré deux ports d'attache, finit à Cacequy, à mi-chemin de la frontière.

Ainsi, trois théâtres, trois systèmes — un demi-cercle, aux commencements de jantes — deux buissons réunis par un fil — trois provinces sans profondeur avec trois lignes perpendiculaires à la côte.

Enfin, entre ces trois essais. — plus timides encore, quelques ramuscules sans importance et sans nom, *sine nomine corpus*, mais que l'esprit, inconsciemment, prolonge tous à l'intérieur, en un centre, en un point unique et virtuel.



A l'intérieur, pas de population qu'une foire, l'immigration amènent ; de centres comme en Russie, Moscou, Tula, Kiew, Kazan et dix autres. Il faut cinq mois pour l'atteindre, moins pour une révolution ; Santa-Catharina vécut cinq ans libre, sinon heureuse ; Matto Grosso deux fois la surface de la France aspire à devenir une république de 70.000 habitants.

Déchirements entre conservateurs et libéraux ; le gendre de l'Empereur, impopulaire ; une perturbation, un remous total sur le café pour l'abolition de l'esclavage en 1885, 1888. L'armée, la marine, ces deux choses qui déterminent le mouvement s'accusent de le confisquer, de maintenir la dictature qui finit dans le sang d'un ministre. Rivalités entre ces vingt Etats : on n'eût point ce spectacle rêvé par le poète d'un homme qui s'élève au dessus des passions et les calme, au premier livre de l'Eneïde. Une série de révolutions, vagues constantes presque rhytmiques, dont la plus forte, la dernière, emporte en Europe l'Empereur, qui aimait à se montrer au fond de son palais — vêtu d'un manteau azur semé d'étoiles d'or — sur un vaisseau démoli (1839). Son palais est un restaurant.

Aucun pouvoir plus fort que les autres : ainsi le Droit romain, un gardien de la paix broyant en un point des êtres ou des pierres. Le chemin de fer profite d'une éclaircie, comme de fissures, comme l'on établit un va-et-vient au milieu d'une tempête ; dans les sciences, avec un instrument, l'on isole les causes, comme l'on se réjouit derrière un rempart et l'on fait pousser des légumes dans une serre. La pensée, son commencement et toute sa suite a été, en fermant les portes, une protection dure, massive contre la violence, tandis que fatalement, dans sa marche, sa méthode, avec la population, le chemin de fer se coulant dans cette lingotière était obligé de s'arrêter d'une façon absolue ou de pousser une voie décisive dans un pays qui porte lourdement le poids de sa grandeur, 15 fois la France, dépasse les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, moitié de l'Amérique du Sud, la première unité absolue du monde.

On a noté que l'histoire commence en 1856, le jour où on relia Pétropolis à Rio de Janeiro : elle n'est pas finie le 31 décembre 1895. Le tronçon de Pétropolis qui devait s'irradier, couvrir le Brésil, s'est éteint dans les sables qui l'ont bu ; il a craché avec efforts mille filaments stériles et le plus gros l'emporta.

***

La belle ligne de 820 kilomètres de de Catalao à Palma dans l'Etat de Goyaz — clé de voûte, pierre angulaire des cellules polyédriques, allongées de l'édifice brésilien — étudiée, concédée en 1896, décide de la révolution, semble mordre, résumer les efforts, une synthèse, couper en deux la construction du réseau. Palma a la même latitude que la baie de tous les Saints, où débarqua Robinson Crusoé, à 1000 kilomètres de la côte.

Jamais, on ne fut si bien placé pour contempler les deux versants d'une grande histoire, car l'histoire dans sa course folle est un oubli, une suite de sépulcres, un tombeau, une fosse commune, tant la ligne insensible, implacable, raide, avec indifférence recouvre des crevasses et des morts. En 1900, l'œil peut retrouver l'œuvre accomplie depuis l'origine, deviner l'avenir ; sur le sol, activité sans bornes, esquisses, murs grossiers qui se lèvent, enveloppés de boue, des auges et des échafaudages, mille fragments de pierre taillée, des cordes, alignements, chèvres qui barrent l'horizon : une ville qui commence à naître : toute une ruche qui bourdonne

> Non cœptæ assurgunt turres...
> Pendent opera interrupta, minœque
> Murorum ingentes, æquataque machina cœlo.

Une commission de géologues, géographes, géomètres, médecins, physiciens, pour chercher une autre capitale, grande, aérée, potable, sur les plateaux du Goyaz (1), loin des révolutions et de la fièvre jaune qui ravagent périodiquement Rio de Janeiro dont le centre est ainsi, dans une pensée toute américaine, violemment reporté à l'intérieur, par un artifice. Sensation d'étendue, de plaine.

On signe en février 1904 avec la Bolivie une disposition raisonnable, la seule fin de tant de disputes stériles. La Bolivie donne au Brésil 190.000 kilomètres carrés dans la région de

(1) Entre 15°20′ et 16°8′ latitude Sud et 49°44′, 51°24′ longitude Ouest.

l'Acre dont le règlement se traîne depuis un demi-siècle : en échange, le Brésil donne un port sur le fleuve Madeira, quatre sur le Paraguay, 7 millions de livres sterling pour un chemin de fer sur les affluents de la Madeira. Il construira une ligne de 340 kilomètres de Madeira à Mamoré.

Succédant à la hausse de 1885 à 1895, le ralentissement ne peut qu'être passager, éphémère : une autre crise peut survenir, retarder, elle n'arrachera pas les fondements. Les soubassements, l'infrastructure sont terminés, la fondation longue, excellente.

Cet arrêt semble la conséquence de la flexion de la torsion du système tout entier qui fléchit vers le Nord, du sol qui commence à crouler et qui résiste. L'Etat de Goyaz qui tient le centre de l'empire, doit posséder le centre du système : là, en effet, est le cœur du Brésil, le nœud et la clé du réseau, le point d'où partent les deux branches de compas énorme qui rejoindra Rio-Grande à Camocim. Dès 1903, on cherche à réunir Sao-Paulo à Rio-Grande qui, depuis 1901, a sa fin naturelle au Rio-Urugay. L'œuvre est préparée : on a dépassé les montagnes. Les ingénieurs anglais qui se sont fait la main ont une dextérité particulière.

La révolution politique ne croît pas avec la superficie, la rumeur s'évanouissant dans la forêt ou l'espace, au même moment où l'aiguillle tournant pour ainsi dire, on peut surprendre le changement capital dans un théâtre aussi vaste, par le rapport vis-à-vis la superficie (1) qui, désormais, renferme une masse. En ce sens, la période classique, 1895-1910, est d'une importance décisive, heurtant la marche générale du pays.

Il s'affirme par ses nombreuses entreprises, arrête ses liens entre une ville et la côte, son centre inconnu et la volonté de le tenir. Là est le secret de sa construction, sa faiblesse et surtout sa force : Il a construit ce qui dépasse l'Espagne, faisait la France en 1870, emplissait la Colombie ou le Pérou et la

(1) 0,1 = 8.361 k.
0,2 = 16.722 k.

masse dans un retour a brisé son œuvre à l'infini, passant au travers.

C'est pour cela que la ligne simple de Palma est si solide : elle est forte, car elle recueillera peu à peu les dix-sept tronçons qui viendront sourdre et se perdre dans elle comme les vertus dans notre amour-propre ou les ruisseaux dans la mer, tous ceux du Nord et du Sud.

Certes, pas de ligne qui s'impose et chose admirable qui démontre l'originalité, la puissance du Brésil, c'est l'accroissement continu, incessant, de la masse par tronçons minuscules, sans portée générale, sans âme, mais prouvant sa vitalité, sa souplesse, son œuvre personnelle, malgré ses forces dispersées, en un quart de siècle, car il ne faut pas faire remonter au-delà de 1875 les débuts de la construction véritable qui en s'épaisissant, en proliférant donne au système entier l'aspect de jantes ou de rayons, partant de la côte, pour se joindre à Palma, foyer géométrique, bourgade obscure, destinée à jouer le rôle de Paris, de Moscou de Tchéliabinsk.

La mer, l'espace, la distribution de l'homme ont imposé un mode de construction à rebours, qui a commencé par où il aurait dû logiquement finir et dont l'œuvre qui voulait en vain tout embrasser montre d'abord la dernière page au lecteur, surpris de tant de pousses, de bras tordus.

La fin encore amène deux étages, une scission, une condensation naturelle, une séparation presque dramatique.

La voie fuit le fleuve, impuissante. L'Amazone l'écarte, la repousse, avec ses affluents, roulant vers l'Est comme une pieuvre immense, maîtresse, solitaire, qui par ses crues engloutit des îles, les Indiens avec leurs pauvres barques, — si large que les oiseaux n'osent le franchir et qu'il sert de limite à deux faunes.

Ainsi, chaque élément s'accuse : le chemin de fer y gagne, se pelotonne, sans rival, et loin de lui. Son champ est limité : au Nord, l'Amazone, avec tous ses bras, reste roi dans la plaine : au Sud, le réseau fait ressortir un désert comme l'hydrographie avait révélé le bassin de l'Océan et celui, plus important, de l'Argentine.

Au point où elle est arrivée, la masse ne peut rester immobile : ou elle unit tous ses morceaux, ou elle emploie la même ardeur à une ligne unique, puissante, isolée, hardie. Dans les deux cas, elle arrive par l'unité, à être une construction théorique, une force capable d'anéantir tous les obstacles. D'un côté, en effet, la théorie est rebelle à un nombre illimité de tronçons ; d'autre part, parmi ceux qui existent, tous sont loin d'être dans des conditions aussi propices. Certains n'aboutiront jamais : deux ou trois peuvent se réunir et constituer une force réelle. Dans les deux hypothèses, la soudure générale représente un des deux derniers efforts, avant ou après, virtuel en 1905.

1905 amène ainsi une force, une sorte de condensation autour de Rio-de-Janeiro qui doit recueillir les tronçons du Nord, se dirigeant vers le centre, relié à son tour, tiré par les crampons du Sud, courts, parfaits, finis, bien que sans prolongement possible. Toutes les tentatives se ramassent, semblent se réunir en trois, puis en une seule, au centre, mais l'œuvre en général, sa flèche est tournée vers le Nord : Palma s'oppose à Santarem, à Obidos.

Telle est cette œuvre qui rappelle d'une manière frappante l'Australie par ses fragments, l'absence d'une ligne essentielle. On possède désormais les sources de 1855 à 1895, après, une œuvre indécise, bariolée, aux deux courants qui se heurtent et annoncent une dernière période, la seule qu'il reste à décrire.



On retrouve à la fin de 1905 les trois systèmes de 1895, mais c'est sur le premier que les changements ont été le moins sensibles.

Au Nord, trois tronçons ont toujours 129, 121, 111 kilomètres, mais la soudure existe entre Maceio et Natal, par Pernambuco. A l'embouchure du Para, une ligne nouvelle. La province de Bahia qui a commencé à construire en 1860 est presque immobile depuis 1887 : cependant, il ne lui reste

plus que 94 kilomètres pour atteindre le rio de Minas Geraes.

San Paulo et Minas Geraes, au centre, ont toujours les œuvres les plus solides.

Du port de Victoria, dans l'Etat d'Espiritu Santo part une ligne, entièrement nouvelle, presqu'entièrement terminée en 1907 pour Diamantina, au cœur de Minas Geraes.

Après Curvello, on livre à la circulation 55 kilomètres et on s'aperçoit qu'on avait mal calculé la distance qui sépare de Pirapora, sur le San-Francisco. Il ne manque que 158 kilomètres.

Minas-Geraes et Sao-Paulo se sont rejoints, mais, cette fois, derrière la montagne.

Pauvre en 1895, Sao-Paulo a 3.770 kilomètres au 31 décembre 1904. Il est surtout remarquable par une longue ligne puissante qui, derrière la montagne, va jusqu'à la frontière du Parana, le traverse tout entier, pour aboutir par une ligne en partie double à la frontière de Sainte-Catherine, petit, allongé, étranglé à Unao-de-Victoria, où s'arrête le chemin de fer.

A travers cet Etat peu étendu, la jonction se fera sûrement avec le réseau de Rio-Grande-do-Sul, agrandi, transformé, communiquant avec l'Uruguay, l'Argentine, desservant Passo-Fundo au Nord, à côté de rivières inconnues.

Ainsi, les systèmes isolés du Centre et du Sud sont, pour ainsi dire, fondus en un seul, détruits par une Révolution partie du Centre : il ne manque que 300 kilomètres pour aller de Rio-Grande à Victoria. Le réseau est presque unique : le même mouvement a animé et réuni Sao-Paulo à Rio-Grande.

Enfin, on concède, en 1904, une ligne de 1.460 kilomètres de Santos à Asuncion, capitale du Paraguay, dont 450 kilomètres sur ce territoire — d'Uberaba à Coxim et à Cuyaba, dont l'idée remonte à 1873 — d'Araguary à Goyaz et à Cuyaba, centre aurifère, éclairé à l'électricité, déjà dans le système fluvial de l'Argentine : ces deux lignes ont 2.400 kilomètres — de Catalao à Palma, de Sao-Paulo dos Agudos à Bahia-Negra, sur le fleuve Paraguay, plus près du Pacifique, de Cuyaba à Santarem, seule ligne qui traverse, en son milieu, 200 kilo-

mètres environ d'un territoire inexploré à l'embouchure du Tapajoz (1).

A l'idée d'une jonction essentielle entre Sao-Paulo et Matto-Grosso, dépêches enthousiastes des gouverneurs. Etat, particuliers rivalisent; les demandes de concessions affluent. Penchés sur les cartes, les ingénieurs, maîtres du sol circonscrit sous le compas, l'équerre, les pieds d'un géomètre. Les plans magnifiques: la foule se presse aux ministères. Aussi grande que le théâtre, la Révolution va s'accomplir. Elle commence en 1906 dans l'Etat de Sainte-Catherine.

***

Il n'y en a pas de plus profonde dans ce vaste hexagone, fermé au Nord par la ligne de l'Equateur, à l'Orient par l'Atlantique, au Sud par le tropique du Capricorne, à l'Ouest par la Bolivie, le Pérou, agrandi, consolidé le 6 mai 1904 par le traité avec l'Equateur.

La masse entière, tordue, se fond, illumine tout l'édifice jusqu'au sommet, emporte une compagnie qui se contente de toucher régulièrement sa garantie d'intérêts. Deux courants se heurtent, se confondent: les vagues se croisent régulièrement dans la totalité de l'entreprise, et le Brésil, dans sa plénitude, est caractérisé par un système de deux aiguilles sensibles qui oscillent et s'équilibrent, en se coupant à angle droit, dans un rapport parfait. Sans doute, la création le déforme, mais la théorie inexorable qui le prévoit, le retrouve intact en un point géométrique ou centre, Cuyaba ou Goyaz, qui est le pivot du système.

Telle est la métamorphose, commencée en 1904, dont on recueille les premiers fruits à la fin de 1907. La statistique ne la décèle point: la vie est parfois derrière un voile. L'historien, prévenu, doit s'attacher beaucoup moins à elle, à la différence brutale de ces deux années, qu'à l'orientation générale entièrement nouvelle de l'œuvre qui pose et détermine le

(1) Uberaba et Araguary sont dans Minas-Geraes, Sao-Paulo-dos-Agudos dans Sao-Paulo, Coxim et Bahia-Negra dans Matto-Grosso.

problème d'une façon absolue sans pouvoir oublier que, depuis 1900, les provinces maritimes communiquent entre elles par une ligne presque indépendante de la mer.



Aussi, si vaste que soit la lacune à la fin de 1905, la période 1895-1910 n'en est pas moins capitale, essentielle. Période d'alliance, l'arche d'un pont, la réduction à l'unité : synthèse de l'œuvre. Le nombre des kilomètres augmente : celui des tronçons diminue. On voit les anneaux de la chaîne et comment ils se forgent. Les goutelettes se réunissent en une source puissante dans une des premières Révolutions du globe non sans grandeur et sans éclat.

Sans doute, on peut compter avec la force, l'enthousiasme d'un grand Empire, mais aussi avec le temps nécessaire à l'œuvre et malgré les éléments de soutien acquis, la masse, la tendance à l'unité, les 16.780 kilomètres de décembre 1905, répartis entre 95 compagnies, ce n'est pas aux cinq décades ou colonnes, piles, assises régulières comme des basaltes prismatiques, des arches, couches, fondations, entrailles profondes d'une histoire déjà longue d'un demi-siècle, qu'il faut demander la solution du problème et le secret de son avenir. La dissidence sur l'année 1875 marque à peine, et ici, comme partout, le temps apporte la certitude (1).

D'une façon générale, considéré en bloc, l'effort n'accuse qu'une construction moyenne de 317 kilomètres, plus faible jusqu'à 1875, mais plus forte depuis et malgré cet accroissement, les sources plus nombreuses, la chute depuis 1895 ne semble pas décisive, si l'on rappelle l'orientation nouvelle des lignes, leur fusion, la puissance qui dérive de cette unité.

(1) Décembre

	1854	1855	1865	1875	1885	1895	1900	1905	
	—	—	—	—	—	—	—	—	
	17	60	600	1.660	6.500	12.604	14.798	16.780	kilom.
Moyennes			54	106	484	610	418	417	kilom.

Moyenne générale : 317 kilomètres ; après elle atteint 1.000.

Toute la côte est prise et saturée, repousse le chemin de fer vers l'intérieur qui devient le but général.

On peut sans doute nommer cette chute, cette flexion apparente, aussi forte cependant qu'en Australie mais qui décèle l'intérieur, découvre les grands problèmes : cette baisse rappelle et couvre la tentative vaine de 1896, premier bouillonnement ou soubresaut de l'œuvre tout entière, impuissante alors à se réunir, pour se reprendre et réussir dans la même période, huit ans après cette préface.

Autant d'éléments qui viennent, de toutes parts, limiter, enserrer, résoudre le problème d'une unité supérieure aux Etats-Unis, presqu'égale à l'Europe.

Avec les moyens dont dispose aujourd'hui le Brésil, outillé, les ingénieurs spéciaux et leurs élèves, la force qu'apportent plusieurs lignes réunies en un point, il ne semble pas téméraire de supposer une moyenne de 650 kilomètres par an, pendant dix ans, sur cette longue période de vingt-deux ans (1904-1925) et le total général de l'augmentation atteindrait 11.020 kilomètres.

* * *

De toutes façons, l'avenir du Brésil est complètement assuré et la période 1895-1910 n'en restera pas moins toujours capitale, essentielle, à cheval pour ainsi dire sur les deux faces de l'histoire auxquelles elle appartient. A la fin de 1905, on a déjà construit 60 kilomètres de la ligne qui réunit Sao-Paulo à Matto-Grosso.

Ainsi, après la jonction de la mer aux provinces maritimes, la jonction de ces provinces à l'intérieur. Voilà le fait essentiel, la trame, la logique de l'œuvre. On voit les deux périodes, couches ou époques théoriques qui se distinguent, se séparent, s'étagent — plissées, déformées par la grandeur du sol, interverties dans le temps mais que l'on retrouve en somme d'une manière presque parfaite.

D'abord, 17 ou 18 tronçons, courts, imperceptibles, isolés, partant de la côte. Ils grossissent lentement comme des gou-

telettes, puis se réunissent peu à peu, les plus rapprochés les uns dans les autres. Le sommet du triangle, dont la côte forme la base, se rétrécit tous les jours ; le nombre des foyers diminue. Ils se soudent, non loin de la mer, en trois, en deux, puis en un seul.

De ce point, réel ou virtuel, considéré désormais comme centre, partent trois grandes lignes, au Nord, à l'Ouest, au Sud : l'Amazone, la Bolivie, le Paraguay, c'est à-dire tout le Brésil, pyramide renversée et qui offre au début contre la révolution, la montagne, la première page au lecteur — dans une terre brûlée, qui écaille, Empire du Soleil.



En Amérique, les États-Unis, le Canada surtout offrent la même histoire.

La longue stagnation du Brésil, de 1854 à 1904, correspond au court moment d'hésitation des États-Unis, avant la ligne New-York-San-Francisco.

Le Canada, aussi, eut une stagnation aussi forte, mais plus courte, de 1870 à 1880, parce que l'œuvre étouffée, ramassée par le sol, croupissait, perdue, ignorée entre le Saint-Laurent et l'Atlantique : au Brésil elle s'étend sur toute la côte et étale. Les soubassements, l'infrastructure se détachent en relief : au Nord, ils ne manquent pas, mais ils paraissent moins et davantage : moins, parce que, pressés par le sol, ils donnent plus vite une ligne maîtresse ; davantage, parce que, parqués dans un théâtre réduit, ils constituent un réseau d'une certaine force dans un temps court.

Voilà pourquoi cette période dure au Canada 10 ans, ici 50. Antithèse, identité ou rapprochement.

Le Brésil, c'est le Canada, sans le soutien des États-Unis, sans deux Océans, sans Colombie britannique. Enfin le Canada ne commence-t-il pas sa dernière édition le même jour que le Brésil ?

***

La raideur inflexible du système, l'unité réelle, si précieuse, compensent la grandeur du territoire désormais divisé : tous les tronçons se perdent dans l'unité. Tous les points de la côte, volontiers ou non, se réunissent en un centre et, de là, un second éventail qui desservira l'Amazonas. Ce centre, d'une force extrême, auquel aboutit tout le réseau est sans importance militaire. Cuyaba, tête de bélier, a 70 hommes de garnison. Le réseau va se rétrécissant sans cesse : c'est le contraire dans l'Argentine.

S'il fallait d'un trait peindre cette histoire, curieuse, longue d'un demi-siècle, la plus importante de l'Amérique du Sud, l'on pourrait dire : « de 1855 à 1895, des tronçons partent de la côte ; de 1895 à 1905, période de transition, d'alliance, les tronçons se réunissent en un seul ; de 1905 à 1925, ils s'irradient dans l'intérieur. Trois périodes et trois étages. Mais les années 1906 à 1910 sont déjà fécondes. »

De 1895 à 1905, la statistique est bien faible, mais la direction, son changement, est essentielle et définitive. A ce changement correspond la soudure : il suffit d'un millier de kilomètres à la masse arrivée à un point pour entraîner une chute totale et la saisir tout entière.

En mai 1906, on va construire 200 kilomètres pour contourner une cataracte qui coupe en deux le Rio-Tocantins ; on étudie la seconde section de Bahuru à Cuyaba ; on considère isolément le Para, deux fois grand comme la France, plein de forêts, le meilleur caoutchouc de la terre. Il y a un projet de la capitale de cet État aux rives du Haut-Xingu entre le 6 et 7° parallèle : cette voie ferrée de 1.250 kilomètres environ couperait la ligne du chemin de fer du Tocantins à l'Araguaya. Il n'empêche que la révolution se serait faite dix ans plus tôt si toutes les lignes étaient parties de Rio-de-Janeiro : l'œuvre est arrêtée dans la plaine de feu.

***

A un système très simple succède un système compliqué : il est formé de trois foyers, Minas, Sao-Paulo, Rio, et envoie

des rayons qui se confondent, s'arc-boutent. Goyaz paraît le point interne destiné à les réunir ; il commande le littoral et l'intérieur, le Nord et le Sud.

En 1906, le Brésil a tous les éléments de sa grandeur en perspective : la Révolution détermine une ligne le long de la mer, qui relie tous les tronçons, et une ligne pour l'intérieur. On discute à Rio-de-Janeiro, au Congrès, si le chemin de fer panaméricain sera construit par un syndicat ou par chaque nation, et on penche pour l'adoption d'un rail uniforme.

La construction, en 45 morceaux, sèche, qui montre bien la faiblesse de son œuvre, de son histoire tremblante d'un demi-siècle, est si bien partie de la côte, que les lignes qui en dérivent ne sont pas réunies en 1906 : des fleuves courts, parallèles, inégaux que la mer réunit. En progressant, ou ils arrivent à l'unité en se réunissant et acquèrent une force inconnue pour pénétrer l'intérieur, ou l'un d'eux dépasse tous les autres. La côte, épuisée, n'en peut plus : avec mille sources, la construction s'est arrêtée, la source est tarie. Par là, s'explique la stagnation de 1899 à 1902, l'arrêt dans la construction et l'histoire, un instant interrompue comme à Ceylan, reprend son cours naturel. Tel est le fait capital, essentiel : 1906 est un point dans le temps, une charnière.

Au 1er janvier 1907, le grand courant des Etats-Unis ou d'Europe, arrivé sur les côtes du Brésil, ne le pénètre point : la terre le repousse. Mourant sur la côte, il s'écoule par les escales, de port à port, et contourne l'Amérique du Sud par le détroit de Magellan ou le chemin de fer de Panama. On a lutté contre la Révolution, la montagne, l'intérieur désert ; on lutte contre l'Océan.

Une première voie, continue, parallèle à la côte, doit supprimer le cabotage ; une seconde, branchée sur la première, réunir Rio-de-Janeiro à Arica : par elle, s'engouffrera la vie qui bouillonne sur les côtes.

L'année 1906 apporte deux voies qui méritent de survivre : la première, du port de Victoria à Diamantina. Elle atteint le Rio-Doce au 1er janvier 1907, au kilomètre 153. La seconde relie Bahuru à Cuyaba. Le sol plie sous le compas et l'équerre.

Qu'une seule ligne aille de la côte à Arica, toutes y tendront. Elle n'existe pas : toutes défaillent. Il y a une impuissance logique, complète. Pas de centre : pas de rayon. Pas d'axe : pas de lignes secondaires (1). Il n'y a pas d'exemple au monde de si grand réseau désuni, de Révolution si mûre, si complète, si rapide. Le centre, par où passe toute la force du système a créé un foyer : le foyer, deux systèmes stellaires : l'un pour la côte, l'autre pour l'intérieur.

(1) En octobre 1906, on compte 47 lignes de chemins de fer en trafic qui sont, en commençant par le Nord :

1. La ligne de Bragança (Para), 141 kilomètres.

2. La ligne de Sobral (Ceara), 216 kilomètres 280, avec un prolongement projeté de 94 kilomètres.

3. Le chemin de fer de Baturité (Ceara), 297 kilomètres 445. De plus, 32 kilomètres 100 en construction et à l'étude, 263 kilomètres 800 projetés.

4. Le chemin de fer de Caxias à Cajazeiras (Maranahao), 78 kilomètres.

5. Le Great Western Railway ; en trafic, 1.312 kilomètres 695.

6. Chemin de fer de Caxanga et Olinda (Pernambuco), 39 kilomètres 732.

7. Chemin de fer de Bahia à Sao-Francisco (Bahia), 658 kilomètres 650. En plus, 100 kilomètres en construction.

8. Chemin de fer de Santo-Amaro à Jacu (Bahia), 36 kilomètres 200.

9. Chemin de fer central (Bahia), 316 kilomètres 660, plus 304 kilomètres 906 en construction.

10 Chemin de fer de Nazareth et Amargosa (Bahia), 28 kilomètres.

11. Sao-Miguel à Areias, 21 kilomètres.

12. Bahia à Minas, Caravellas à Theophilo Ottoni, 233 kilomètres 870.

13. De Victoria à Minas (Espirito-Santo et Minas), 132 kilomètres, plus 618 en construction.

14. Le chemin de fer du Sud d'Espirito-Santo, 80 kilomètres ; plus 90 en construction.

15. De Caxoeira, de Itapemirim à Alegre (Espirito-Santo), 70 kilomètres.

16. Le chemin de fer Leopoldina (Etats de Rio-de-Janeiro, Minas-Geraes et Espirito-Santo), 2.302 kilomètres construits, 300 en projet.

17. Chemin de fer de Theresopolis (capitale et Etat de Rio-de-Janeiro), 25 kilomètres.

18. Chemin de fer central du Brésil (Rio-de-Janeiro, Sao-Paulo-Minas), 1.464 kilomètres, 230 kilomètres en construction.

19. Chemin de fer de Rio-de-Ouro (district fédéral et Etat de Rio-de-Janeiro), 120 kilomètres.

20. Chemin de fer Ouest de Minas (Minas et Goyaz), 961 kilomètres construits, 238 kilomètres en construction et à l'étude, 1.000 kilomètres en projet.

21. Ligne Vinçao-Terrea-Sapucachy (Rio et Minas), 493 kilomètres, plus 440 kilomètres en construction et à l'étude.

22. Chemin de fer Minas et Rio (Rio et Minas), 170 kilomètres.

23. Uniao Valenciana (Rio), 63 kilomètres.

24. Chemin de fer de Commercio à Rio-das-Flores (Rio), 62 kilomètres.

25 Chemin de fer de Banana (Rio), 28 kilomètres.

26. Chemin de fer de Rézende à Areias (Rio et Sao-Paulo), 38 kilomètres.

27. Ligne de Joao-Gomes à Pizanga, 26 kilomètres.

28. Sao-Paulo-Railway, 191 kilomètres.

29. Chemin de fer Sorocabana (Sao-Paulo), 905 kilomètres, 30 kilomètres en construction, 716 kilomètres 520 en projet.

30. Chemin de fer Paulesta (Sao-Paulo), 1 034 hilomètres.

31 Chemin de fer d'Araraquara (Sao-Paulo), 83 kilomètres, plus 400 projetés.

32. Chemin de fer Moygana (Sao-Paulo et Minas), 1.298 kilomètres; 262 kilomètres en construction et à l'étude.

33. Chemin de fer Itatibense (Sao-Paulo), 21 kilomètres.

34. Chemin de fer de Parana, 416 kilomètres.

35. Chemin de fer de Sao-Paulo et Rio-Grande (Parana et Santa-Catharina), 416 kilomètres; plus 2.116 kilomètres en construction ou à l'étude.

36. Chemin de fer de Muzambinho (Minas), 296 kilomètres en trafic; 400 kilomètres en construction.

37. Chemin de fer de Douna-Thereza-Christina (Santa-Catherine), 116 kilomètres.

38. Chemin de fer de Porto-Alegre à Cacequi (Rio-Grande) 378 kilomètres 410

39 Chemin de fer d'Uruguayana à Alegrete (Rio-Grande), 143 kilomètres 190

40. De Santa-Maria à l'Uruguay (Rio-Grande), 355 kilomètres 418.

41. De Cacequi à Bagé (Rio-Grande), 206 kilomètres.

42. De Rio-Grande à Bagé (Rio Grande), 283 kilomètres.

43. De Quarahim à Itaquy (Rio-Grande), 175 kilomètres.

44. De Porto-Alegre à Novo-Humburgo (Rio-Grande), 44 kilomètres.

45. De Taquary aux mines de San-Jeronymo (Rio-Grande), 6 kilomètres.

46. De Novo-Humburgo à Taquary (Rio-Grande), 47 kilomètres.

47. Le chemin de fer Nord-Ouest du Brésil (Sao-Paulo et Matto Grosso), 100 kilomètres en trafic; 1.260 kilomètres en construction et à l'étude.

48. En outre, diverses petites lignes locales : 477 kilomètres.

Onze nouvelles lignes sont en construction ou à l'étude.

1. Manaos à Mahu (Amazone), 600 kilomètres.
2. De Mahu à l'embouchure du Tacutu, 500 kilomètres.
3. D'Alaboça à Praia-da-Rainha (Para), 184 kilomètres.
4. De Caxias à l'Araguaya (Mavanhao), 750 kilomètres.
5. De Petrolinà à Piauby (Pernambuco et Piauhy), 1.000 kilomètres.

6. Le chemin de fer central de Pernambuco, de Curralinho au Rio-Araguya (Pernambuco, Piauhy, Goyaz), 116 kilomètres en construction, 1.500 kilomètres en projet.

7. Le chemin de fer de Cacequi-Alegrete (Rio-Grande du Sud), 130 kilomètres.

8. Le chemin de fer de Nazareth à Crato (Bahia, Pernambuco, Ceara), 657 kilomètres.

9. Chemin de fer du Haut-Tocantins (Minas-Geraes-Goyaz), 1.100 kilomètres.

10. Chemin de fer de Taubaté à Amparo (Sao-Paulo), 200 kilomètres.

11. Le chemin de fer de Pelotas à Sao-Lourenço (Rio-Grande du Sud), 717 kilomètres.

Onze lignes sont en projet.

1 Chemin de fer du Madeira au Mamoré (Amazonas-Matto-Grosso), 600 kilomètres.

2. Chemin de fer du Sud de Pernambuco, 417 kilomètres.

3. Chemin de fer de Timbo à Maceio (Bahia-Sergipe, Alagoas), 500 kilomètres.

4. Chemin de fer de Sassuhy à Bahia (Minas-Geraes à Bahia) 1.200 kilomètres.

5. Chemin de fer d'Itapura à Miranda et au Rio-Paraguay (Sao-Paulo et Matto-Grosso), 843 kilomètres.

6. La ligne du Rio-Ivahy à Miranda (Matto-Grosso), 550 kilomètres.

7. La ligne de Saint-Gabriel à Livramento (Rio-Grande du Sud), 150 kilomètres.

8. La ligne de Cruz-Alta à Ijuby (Rio-Grande du Sud), 292 kilomètres.

9. La ligne de Passo-Pundo au Rio-Uruguay (Rio-Grande du Sud), 120 kilomètres.

10. La ligne de Novo-Humburgo à Caxias (Rio-Grande du Sud), 100 kilomètres.

11. Le chemin de fer transbrésilien du port de Santa-Cruz par Goyaz et Couyaba a la frontière bolivienne, 2.500 kilomètres.

En octobre 1906, on a :

Lignes en trafic	16.514 k. 261
Lignes en construction ou à l'étude	12.076 513
Lignes en projet.	11.677 690
	40.268 k. 464

Les ports de Santa-Cruz, Rio-de-Janeiro, Bahia, Pernambuco, Belem du Para, Rio Grande du Sud, seront les têtes de lignes de ce vaste réseau.

On donne encore les projets de San-Luis à Caxias, 393 kilomètres (Maranhao) — d'Araguary, Goyaz, Palma (Minas Geraes Goyaz), 1.100 kilomètres.

Le Brésil avait 16.780 kilomètres 842 mètres au 1er janvier 1906.

Les cinq Etats le plus favorisés sont :

Minas	3.842 k.	822
Sao-Paulo	3.789	569
Rio	2.487	237
Rio-Grande du Sud	1 650	276
Bahia	1.310	836

Les deux Etats le moins riches :

Le Parana	142
Maranhao	78

En 1907, le Parana paraît la voie la plus sûre pour aller au Paraguay : on met en avant un projet de Ponta-Grossa jusqu'aux confluents de l'Iguassu et du Parana (420 kilomètres) ; il ne manquerait que 150 kilomètres pour atteindre Villa-Rica, on mettrait 24 heures au lieu de 24 jours.

On trouve, en 1907, trois lignes essentielles en construction ; la première de Bahuru à Cuyaba ; la seconde d'Araguary à Goyaz ; à cette dernière aboutira un embranchement partant de Formiga (Etat de Minas, au Sud) à Arcos.

D'après une statistique de 1907, Sao-Paulo aurait 3.770 kilomètres en exploitation, 120 en construction, 2.000 en projet et serait rattaché à Goyaz, Matto-Grosso, Minas, Parana.

Au total, trois périodes : la première, de 1885 à 1905, longue, ingrate, de soubassements, presque fruste (50 ans) ; la seconde, 1906 à 1910 : c'est l'unité, la fusion du réseau. On décide et on commence les grandes lignes vers l'intérieur ; la troisième, 1910 à 1925, 15 ans C'est une période d'achèvement, de couronnement. Ces deux dernières de 20 ans n'ont même pas la moitié de la première de 50 ans.

Dans l'Etat de Goyaz, le chemin de fer doit aboutir à Léopoldina sur le Rio-Araguaya : du port de Bahia, doit partir tout un système. Minas avait, en 1896, 1.859 kilomètres, en 1906, 3.886 kilomètres.

Dans le Para, le chemin de fer doit partir de San-Antonio (sur le Madeira), aboutir à Bellevista (confluent du Beni et du Mamoré), un peu plus de 350 kilomètres ; influera sur Belem qui possède une gare nouvelle ; de Belem on veut aller jusqu'à Goyaz. Le Para avait 121 kilomètres en 1905 ; on aura 256 kilomètres en 1908 : dans le Parahyba, 82 kilomètres sont livrés en octobre 1907 de Itabaïna à Campina-Grande.

Trois concessions dans l'Amazonas : l'une de Manaos à la colonne de Campos-Salles ; la seconde de Campos à Boa-Vista de Rio-Branco en traversant la rivière Jouapery ; la troisième de Manaos au confluent du Rio-Mahu.

L'Acre est aussi sillonné de projets : une ligne doit partir du confluent de l'Abuna avec la Madeira sur la rive brésilienne. Joindre le chemin de fer de Madeira et de Mamoré, traverser Capatora, Catay, par le Haut-Purus, finir à l'embouchure de l'Amonea où est la ville de Thaumaturgo ; à partir

de Catay, un chemin de fer pour Lima envoie une ligne aux sources de la rivière Ucayali : de Lima à Belem on mettra 7 jours au lieu de 25.

Un mouvement analogue à celui de la France en 1842 : en 1907, on dessine toutes les grandes lignes. Il faut dix-huit ans pour les construire. Un des projets les plus vifs est celui de la Compagnie de chemin de fer de Goyaz : la ligne irait au fleuve San-Marcos (limite des Etats de Goyaz et Minas), sur une longueur de 561 kilomètres, un embranchement à Uberaba, 261 kilomètres. Total : 826 kilomètres.

Il en résulte que la période 1906-1910 est une époque de bascule, de transition et d'alliance, d'où partent toutes les grandes lignes. Sainte-Catherine prolongerait son chemin de fer à Lages.

Dans l'Etat de Para, 1.800 ouvriers travaillent à prolonger de Bragança ; un projet de Cameta à Alobaça (170 kilomètres) serait fait dans deux ans. On étudie un chemin de fer de Timbo (Bahia) à Propria (Sergipe), à Alagoas (344 kilomètres).

Le chemin de fer central atteint Contria à 850 kilomètres de Rio-de-Janeiro, en pleine forêt vierge : un petit hôtel, un magasin, 12 chaumières, un hôpital. Après, on suit le Rio-des-Velhas ; les rails sont posés au kilomètre 904,12, au village de San-Gonzalo. On atteindra avant un an le fleuve San-Francisco, en face du rapide de Pirapora. Dans les États de San-Paulo, Espirito-Santo et Minas on inaugure 290 kilomètres en décembre 1907, année unique dans l'histoire. On pense à une jonction entre San-Paulo et Rio-Grande, 3 jours au lieu de 3 jours et demi. Dans le Rio-Grande du Sud on ouvre Caceguy-Uruguayana (260 kilomètres), le 22 novembre 1907 (1.591 kilomètres), mais Contria l'emporte à la zone des plateaux ; on découvre une vallée immense.

L'effort est surtout remarquable au centre avec la ligne Victoria-Minas-Novas (Espirito-Santo-Minas-Geraes) en pleine construction en 1907 ; de cette ligne, à la station de Dernibadinha, partirait par Theophilo-Ottoni, Arassauahy, Fortaleza, Conquista, Jequié, une ligne de 1.061 kilomètres, parallele à la côte et aboutissant dans l'État de Bahia, sur le Rio-de-Contas (Theophilo-Ottoni, 218 kilomètres , Arassauahy (187 kilometres), Fortaleza (209 kilomètres, Conquista 230, Jequié 219). Cette grande ligne serait complétée par Timbo-Propria (344 kilomètres).

Dans l'Etat de Para la totalité des projets atteint 2.458 kilomètres, dont 1.006 dans Para, 1.452 dans Goyaz avec la jonction. Alobaça-Praia da Rainha a 180 kilomètres ; il y a 184 de Cameta à Alobaça. Sous la masse des travaux, le désir général, la tendance à l'unité est visible. La voie de terre se substitue à la voie maritime. Cette cohésion prépare les grands projets pour l'intérieur : la période 1910-1925 pourra seule recueillir complètement tous les fruits de cette révolution préparée de 1905 à 1910.

Sans doute, en décembre 1907, on pense ne livrer que dans 20 ans le chemin de fer de Formosa (rive gauche du Rio-Preto), Bahia au confluent

des rivières Taguarassu et Parahyba (État de Piauhy) ; mais on compte aller dans 4 ans par voie ferrée de Rio-de-Janeiro, au Nord, à San-Luis de Maranhao, au Sud, à Montevideo, au Centre à Matto-Grosso (4 jours au lieu de 24).

Ce projet essentiel se complète par deux autres ; toute une révolution dans l'État de Para ; on reliera Alobaça à Praca da Reinha (180 kilomètres) ; on concède 184 kilomètres de Cameta à Alobaça ; on projette 400 kilomètres de Carmela au fleuve Xingu — dans le Parana où il n'y a que 839 kilomètres en exploitation, 200 kilomètres sont en construction et on concède quatre nouvelles lignes.

La statistique elle-même acquiert une grande stabilité : en 1907, on a livré 700 kilomètres. Le réseau le plus désuni, déchiré du XXe siècle; mais aux deux extrémités de la chaîne, l'émotion est aussi vive ; dans Ceara, une section de 110 kilomètres entre Jpu et Crateus ; l'unité sera acquise en 1912. Chaque État constitue une monographie, par exemple Sainte-Catherine. Blumenau à Hamonia est inauguré en décembre 1907 — la ligne de Laguna qui arrive à Theresa-Christina aura deux embranchements — la ligne transbrésilienne de San-Francisco arrive à San-Bento. Elle sera prolongée jusqu'au Parana avec deux embranchements : l'un à Guayara, l'autre à Ignassu. Tout va de pair : un traité pour les frontières avec la Colombie en avril 1907 ; la rapidité de Rio-de-Janeiro pour Matto-Grosso (4 jours au lieu de 24).

Les 701 kilomètres, construits en 1907, se décomposent ainsi : Ceara-Mirim (11 k.), Baturite (20), Great-Western 50), Victoria-Minas (64), Central (40), Goyaz (30), Bahuru-Corumba (110), Sorocabana (97), Sao-Paulo-Rio-Grande (131), la compagnie Auxiliaire (148) ; on sera à Itararé en avril 1909. On peut donner au Brésil 17.481 kilomètres à la fin de 1907.

Les fleuves faisant des détours innombrables avec les montagnes, les chemins de fer ont commis la première effraction à la masse. La ligne de Santos à Sao-Paulo est la plus riche du monde : les chemins de fer préoccupent depuis 1874. En 1867, il y avait 601 kilomètres, aujourd'hui on compte 12.000 kilomètres en construction, 11.500 en projet.

Dans Sao-Paulo est la compagnie Soracabana. Dans cet État on a construit 229 kilomètres en 1907, 239 en construction, 430 piquetés, 39 étudiés, 227 à l'étude.

La fièvre continue : des inaugurations en février 1908. Président de la République, hauts personnages. On livre, dans Sao-Paulo, 300 kilomètres répartis sur la Sorocabana, le chemin de fer Nord-Ouest, Sao-Paulo, Rio-Grande ; la ligne atteint Avanhandava (dans la direction de Matto-Grosso), sur la rivière Tiété, 172 kilomètres ; le tronçon du Nord-Ouest atteint Burnier au kilomètre 202, au-dessus des sources de la rivière Alambary. La 1re section avait 97 ; la 2e atteint le kilomètre 202 à Hector-Legru ; — 44 kilomètres sont livrés de Manduhy à Ilha-Grande ; — la ligne qui unit Sao-Paulo au Parana détache, l'embranchement d'Itarare ; la ligne arrive à

Aracassu ; — enfin, on presse la jonction de Para à Goyaz et dans l'Etat de Piauhy ; — dans Rio-Grande-du-Sud, Cacequy a été livrée, Alegrete-Uruguayana est presque achevée ; le réseau doit se souder à Passo-Fundo ; les travaux de la ligne Saycan à Santa-Auna-de-Livramento, frontière de l'Uruguay, sont commencés. On construit dans le Parana.

On peut donc dire, dans une analyse minutieuse, qu'il y a 4 périodes : 1° des origines à 1895 : des tronçons se forment et stagnent ; 2° de 1895 à 1905 : quelques-uns s'unissent ; 3° de 1905 à 1910, ils arrivent presque tous à l'unité ; 4° de 1910 à 1925 : c'est la période nécessaire et décisive.

L'année 1908 est encore plus brillante que 1907 ; il est probable que 260 kilomètres sont livrés encore en mars. Les nouvelles apparaissent en chiffres : 3.042 kilomètres sont en construction, 6.683 sont étudiés et approuvés. 2.000 ouvriers autrichiens arrivent ; les chemins de fer, presque tous anglais, sont rachetés la plupart. Un plan d'ensemble. Le Parana a 417 kilomètres ; la ligne atteindra Rocinha en juillet. Une souscription en mars dans l'univers ; le premier essai de synthèse. On veut relier Sao-Paulo à Rio-Grande-du-Sud à travers le Parana et Sainte-Catherine. La ligne part du port de San-Francisco et aboutit au fleuve Parana (1 100 kilomètres). Rebouças est à 500 kilomètres de la mer. La colonie d'Ignassu, sur le Parana, est la fin de la ligne (frontière du Paraguay). La ligne de Itararé, part du fleuve Itararé (limite de la province de Sao-Paulo), a une station commune avec la compagnie des chemins de fer Sorocabana, et aboutit au fleuve Uruguay où elle se raccordera avec une ligne partant de Passo-Fundo : cette ligne a environ 1.000 kilomètres sur lesquels 418 de livrés et 150 de terminés.

L'analyse révèle ainsi 3 systèmes de voies ferrées : le premier, le plus important, de Minas-Geraes à Rio-Grande ; le second comprend les Etats du Nord ; le troisième, celui de l'Acre. Les chemins de fer doivent y être construits dans le sens longitudinal des rivières : on possède un tracé de Guajara-Mirim à Santo-Antonio, Porto-Velho. Il ne faut pas oublier que 40.000 kilomètres sont nécessaires au Brésil.

Si, en 1905, l'intérieur de Sao-Paulo est « région inconnue » sur les cartes, mars 1908 apporte une troisième synthèse. On veut aller à Corumba, point le plus central du Continent sud américain, sur le fleuve Paraguay ; la ligne suivra la ligne droite du Rio-Tiété jusqu'au Rio-Parana. De la capitale de Sao-Paulo à ce point, frontière du Matto, il y a 879 kilomètres et la même distance du Rio-Parana à Corumba. On franchira le tout en deux jours. Dans la guerre du Paraguay, pour aller à Miranda (au sud de Matto-Grosso), les régiments mirent deux ans, perdant le tiers de leur effectif. Le réseau total de Sao-Paulo aura 4.800 kilomètres. La fusion amène la puissance.

En mars 1908, on pense être dans deux ans à Itapura, sur le Rio-Tiété ; on livre dans l'Etat de Bahia, sur le chemin de fer de Nazareth, une section à Genipapo (à 141 kilomètres de la capitale) ; on agite la question d'une

ligne de Bahia à Arica ; de Santarem (Para), à la Paz (Bolivie), par la rive droite du Tapajoz, les fleuves Juruema et Camarare, le Rio-Verde suivi en ligne droite. On pèse les grandes distances (Manaos à l'embouchure du Tacutu), 1.100 kilomètres (Caxias à l'Uruguaya, 750) (Petrolina à Piauhy, 1.000) (Pernambuco au Rio-Araguaya, 1.616) (Nazareth à Crato, 657) (Araguary-Palma, 1.100). Ces grandes œuvres se heurtent à peine : elles se font, pour ainsi dire, en raison inverse de leur puissance.

En mars 1908, le chemin de fer de Bragança est terminé (Para), et Sao-Paulo écrit son histoire :

1867	139	kilomètres.
1877	1 007	—
1887	1 973	—
1897	3.110	—
1907	4 054	—
1908	4.404	—

Dans l'Etat de Para, le chemin de fer commencé il y a 25 ans est achevé en 1911. Maranhao signe un contrat ; entre San-Luis et Caxias, on ira en 13 heures au lieu de 16 jours. Le chemin de fer du Madeira-Mamoré fut projeté en 1857 ; souvent commencé et abandonné : se fait malgré le terrain mou, les pluies torrentielles. Pirapora et Itapura sont atteints en décembre 1909. On célèbre avec éclat le cinquantenaire du chemin de fer Central en se rappelant les origines avec terreur ; les montagnes faisaient croire l'œuvre impossible (Ottoni, l'*Avenir des chemins de fer au Brésil*). La première section du chemin de fer central est de 1858 ; en 1876, 501 kilomètres ; en 1908, 1737 kilomètres. Corumba qui, en 1905, avait 800 habitants, est atteint en 1910 (967 kilomètres). On ira de Rio à Goyaz en deux jours au lieu de vingt, en même temps que le chemin de fer don Pedro II, actuellement central du Brésil, de Rio de-Janeiro à Christiano-Ottoni atteindra Pirapora. La dernière révolution s'accomplit dans le territoire de l'Acre ; il a trois préfectures ; où flottaient dix tentes en 1906 s'élève la ville Cruzeiro du Sud. On inaugure 87 kilomètres en 1909 ; la ligne part de Porto-Velho. — En 1908, on livre 1.019 kilomètres ; jamais on n'avait tant construit ; on possède les deux anneaux de la chaîne ; la loi du 31 octobre 1835 et deux lignes ; l'une de Rio-de-Janeiro à Rio-Grande du Sud (2.752 kilomètres) en 96 heures ; de Rio-de-Janeiro à la frontière bolivienne, 2.345 kilomètres, mais le sol n'est pas connu. Après les troubles politiques, économiques, le sol, immense, s'accroît encore. Cette synthèse immense aboutit à la construction rapide de 1910, aux trois chiffres suivants du 31 octobre 1910 :

Exploités : 21.777 kilomètres ; en construction : 2.692 kilomètres ; études approuvées : 4.291.

En 1911, on inaugure des wagons de luxe ; on atteint 200 kilomètres au delà de Formiga. On a les chiffres suivants :

Exploités : 21.370 ; en construction : 3.772 ; études approuvées : 5.062.

Le temps a apporté tous les éléments de l'histoire — théâtre immense — climat rebelle — sol inconnu en 1910 — montagnes — troubles politiques. L'histoire se divise en deux périodes ; la première s'étend jusqu'en 1904 ; la seconde de 1904 à 1914. Après la lenteur, l'effort gigantesque, la lutte. Le jour où le Brésil touchera la Bolivie, malgré sa masse, il s'écroulera dans l'abîme. En 1911, les Indiens attaquent les ouvriers, mais l'on prévoit l'achèvement des lignes essentielles pour 1913 ; le sol sera coupé en deux Le chemin de fer Porto-Velho-Guajaramisim, très avancé en 1911, sera fini en 1912 (Madeira-Mamoré) ; à la fin de 1911, on a posé 290 kilomètres de rails au-delà d'Itapura.

II

L'URUGUAY

Du Brésil à l'Uruguay, la chute est lourde, totale. Convoité, pressé par ses voisins, Montevideo — Buenos-Ayres, le même ciel de feu, réduit au tiers de la France, il forme un triangle : un côté s'adosse au Brésil, un que baigne le rio Uruguay, le troisième, l'Océan.

Propriété de l'Argentine pendant trois ans, du Brésil, pendant six, théâtre de la « grande guerre » pendant seize, Montevideo assiégé, sous les cendres — le dôme aux lignes droites — une pluie d'étincelles — le dernier indigène vendu à un cirque et mourant à Lariboisière, il n'est libre que par la haine des deux rivaux, mais reçoit une partie des révolutions, de l'un ou de l'autre, auquel il est lié comme la pierre qui roule « sur la grève, avec un bruit de chaînes et de sanglots ».

Déchiré par ses troubles, les cadavres des présidents s'amoncellent, le propriétaire d'une pêcherie obtient l'extinction d'un phare qui effraie les phoques, et le pays absorbe ce qui lui reste d'existence dans ses bœufs, abattoirs ou « saladeros », sous deux partis, blancs, rouges, arc-boutés solidement.

*
* *

La statistique tremble comme le pouvoir : aucune feuille, le même chiffre, la même année. Toujours un écart de 21 à 103 kilomètres.

Heureusement, Montevideo sur l'Océan, la capitale et la seule ville donne une grande stabilité à l'œuvre, impose l'unité : si l'éventail n'est pas complet, une ville de 200.000 habitants en est le centre décisif, autoritaire. Sur le versant interocéanique, on n'a pas à nommer Rocha, au fond d'une lagune, Nico Perez, une station de la ligne, Treinta y tres, fondée en l'honneur des 33 héros qui jurèrent de délivrer leur patrie, Artigas, à la frontière. Les plus grosses villes qui n'ont pas 5.000 habitants sont sur le rio Uruguay que les gros navires remontent, sur le rio Negro, son affluent qui sort du Brésil et dessert toute la République, Salto, Mercedès, Fray-Bentos, la plus grosse fabrique d'extrait de viande du monde.

La première ligne fut inaugurée en 1869, mais l'œuvre ne s'avança que lentement, au travers des flammes, pendant une période ingrate de 30 ans. On reprend ces amorces en 1890 pour les porter en 1902 à 1,947 kilomètres, chiffre universellement admis, donnant par rapport à la superficie 1,1, le double de l'Argentine, le premier rang dans l'Amérique du Sud.

Sans doute, pas de voie transversale de l'Océan à l'Uruguay, mais la ligne atteint le Brésil, coupe en deux le territoire qui n'a que de faibles collines : l'œuvre est un modèle de médiocrité et de perfection. En décembre 1905, on concède la ligne de Nico Perez à Melo avec embranchements à Treinta y très et la frontière brésilienne.

En 1906, on parle d'une ligne transversale.

Bien que l'Uruguay comme la plupart des autres pays de cette région enfle sa superficie, c'est un chiffre bien faible qui amène une révolution : l'unité de 178 paraît plus vraie que celle de 186. Presque tout le réseau est anglais : Montevideo a 272 kilomètres de tramvays. En 1907, on voit la fin de l'édifice : un projet du port de la Paloma à l'embouchure des fleuves Cebollati et Olimar par la ville de Rocha ; d'Algorda

au Brésil. On va aller jusqu'à Artigas-Mercedès (sur le rio Negro) avec embranchement sur Colonia et Sauce. Tout le trafic de Rio-Grande du Sud passe par Montevideo dont le système désormais se confond avec celui de l'Argentine.

Le contre-coup du chemin de fer panaméricain aboutit au projet de Florès à Durazno et à Carmen. De 1902 à 1907, le chiffre est immuable ; en 1911, on adjuge Montevideo à Colonia, on livre Algordat, Fray-Bentos et on remet à 1914 la ligne de Mico Perez. Les trains font 80 kilomètres à l'heure : Paris-Brest, 65.

Sans doute les statistiques ne concordent pas en 1909, mais en 1911, on a l'autre face de l'histoire de ce petit pays avec l'influence prépondérante de Montevideo, ses cinq lignes en éventail. La ville a déterminé un amas, empêché une distribution régulière, surtout une ligne transversale ; la capitale a été impuissante contre toute la République, surtout pour établir une ligne transversale de Melo à Fray-Bentos.

Mais en 1910, on construit autant qu'en dix ans (1) ; en 1911, on livre trois lignes décisives qui desservent Fray-Bentos, Treinta y tres, Maldonado ; le projet de Montevideo-Colonia a toutes les faveurs. La fin de la crise. La capitale déroule un fil sans fin, brise la résistance qui augmente à mesure qu'on pénètre l'intérieur nu,- désert, apporte la vie aux moissons et l'on ne pouvait partir que de la capitale. La plus grande distance est brisée en 1911 dans toutes les directions ; le réseau terminé atteindra 3.174 kilomètres.

(1) Si l'on considère les quatre décades de 1869 à 1909 inclus, on voit qu'on a construit dans la première 26 kilomètres par an, dans la seconde 41, dans la troisième 100, dans la quatrième 43.

En effet : 1869	19	kilomètres.
1879.	287	—
1889.	705	—
1899.	1.711	—
1909.	2.146	—
1910.	2.546	—

III

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Théorie et puissance de l'unité. Les 4 lignes. Isolement et perfection du réseau.

Après la guerre de l'Indépendance, une guerre civile de 15 ans, par les rivalités de généraux, couvre de sang tout l'Etat ; l'anarchie aboutit à Rosas, dictateur, qui, pendant 17 ans, résiste à la France et à l'Angleterre coalisées, donne son nom à un mois de l'année : les habitants de Buenos-Ayres salueront son portrait.

Le pouvoir se dessine : l'armée, réduite, devient une œuvre délicate, de précision. Les éléments, centres, commerçants, ballots, commencent à se fixer, résistent, et le pas des chevaux s'éloigne dans la plaine.

***

Qu'on rassemble bout à bout tous les tronçons partant de la côte au Brésil au 31 décembre 1895, en les faisant partir d'un point unique, Buenos-Ayres, pour les conduire à Resistencia, à Jujuy au Nord — à Mendoza à l'Ouest — à Bahia-Blanca au Sud, on aura une idée exacte du réseau de l'Argentine. Ce qui frappe, c'est son unité : il se caractérise essentiellement par ce fait qu'on peut aller dans toutes les directions en partant d'un centre ou foyer. Cette force, cette unité dominent toute son histoire : la masse n'a pas brisé l'effort. Le territoire n'a pas réduit le chemin de fer en miettes : d'un bloc, il n'a pas fait de parcelles.

Moins de temps englouti dans l'œuvre et l'œuvre est plus

forte (1) : le Brésil commence en 1855, la République Argentine en 1860 : la supériorité du Brésil est incontestable jusqu'en 1885, mais après, la République Argentine le dépasse, tant il faut compter avec cette force, l'unité, la puissance que donnent en un point quelconque tous les chemins de fer réunis. Ici, la superficie n'a pas divisé la masse : la masse, à son tour, a une plus grande énergie.

***

En 1870, les Indiens maîtres du sol à 3 heures de la capitale, mais le projet de 1875 consacre 3 lignes essentielles : Buenos-Ayres à Jujuy par Rosario, Tucuman — Buenos-Ayres à Mendoza par Villa-Mercédès — Buenos-Ayres à Bahia-Blanca.

Rosario, la seconde ville, paraît se confondre avec Buenos-Ayres, le centre, dont elle est peu éloignée. Recueillant à son tour ces deux forces, Rosario émet une longue ligne verticale à Santa-Fé, Resistencia, localités importantes, le long du Rio-Parana, qui baigne la République à l'Est, qui paraissait déshérité, de sorte que la ligne puissante, qui semble partir de Rosario, part en réalité de Buenos-Ayres.

Mais la ligne de Buenos-Ayres-Mendoza qui coupe le territoire en deux, bien qu'elle ne soit pas la plus longue, semble bien la plus importante.

Seule, la ligne rigide de Rio-Cuarto-Bahia-Blanca, construite de 1891 à 1898, ne semble pas obéir au système général de rayons divergents. On peut, il est vrai, la considérer comme une continuation, une prolongation de la ligne Buenos-Ayres-Bahia-Blanca, qui se serait tournée, réfléchie, incurvée vers le Nord, car elle est totalement indépendante, ou bien comme un simple embranchement de la ligne axiale Buenos-Ayres-

(1)	1875	1880	1904	1905
Brésil	1.660	3.500	15.076	16.747
République Argentine.	1.187	2 473	17.200	19.238
Mexique	647	1.055	19.437	19.437

Mendoza, qui ne pouvait trouver qu'à Bahia-Blanca sa terminaison naturelle. Cependant, une ligne Buenos-Ayres-San-Carlos, sur le lac Nahuel-Huapu, eut seule répondu à la théorie, au système général, bien qu'elle n'aurait eu d'autre fin que de faire connaître ce lac, sur la forme duquel se sont élevées tant de controverses.

En dépit des apparences, c'est là seulement qu'il faut chercher sa véritable origine : telle est la puissance de cette ligne qu'on dirait que l'aiguille, une aiguille partie de Buenos-Ayres, est venue sans hésitation, par Général-Acha, se fixer à Bahia-Blanca.

Si elle ne part pas directement de Buenos-Ayres, elle se greffe directement sur la ligne Buenos Ayres-Mendoza, Rio-Cuarto, ici, jouant le rôle de Rosario. Elle lui emprunte ainsi, virtuellement, une bonne partie de son trajet, de sa force, et d'un autre côté, en tombant à Bahia-Blanca, relié directement par Tandil, Azul, elle ne dessert pas un nouveau foyer et elle ne crée pas un nouveau centre.

Elle a pourtant une autre importance, malgré un moindre parcours que la ligne théorique qui, de Buenos-Ayres, se fut confondue dans sa première moitié avec la ligne Buenos-Ayres-Général-Acha, car elle enserre et détermine un espace clos. Elle recueille tous les tronçons partis de Buenos-Ayres qui pénètrent cette province et s'épuisaient vite : elle a déterminé leur allongement. Elle coupe en deux la République au Sud qui, désormais, s'en ira en mourant, faisant contre-poids à elle seule à l'œuvre qui paraissait au Nord plus complète et plus touffue. Pour s'en aller du Nord au Sud, on eut toujours été obligé de partir de Bahia-Blanca. Elle a donc, au moins de Rio-Cuarto à Général-Acha, toute la valeur d'un centre : la ligne théorique de Buenos-Ayres à San-Carlos l'eut rencontrée à Général-Acha même.

Aujourd'hui, toutes ces considérations sont éteintes : si en 1904 la ligne de Toay à Rio-Cuarto n'existe plus, sans faute du graveur, les nombreuses lignes qui relient Buenos-Ayres à Bahia-Blanca la reconstituent avantageusement et, d'une autre manière, par points, par tronçons, par lignes horizon-

tales, Bonne-Espérance, Rancul, la Zauja, tous près les uns des autres, et déjà réunis.

De Bahia-Blanca part une ligne puissante, construite par besoin stratégique, isolée, jusqu'à Confluencia, sur le Rio-Negro et qui dissipe les incertitudes sur le lac Nahuel-Huapu.

***

Telles sont les quatre lignes primitives qui ont toujours inspiré, avec un bonheur inégal, les comparaisons classiques, éventail, patte de lion, étoile, tant elles déchirent et mordent profondément le sol. Ces lignes, en tout cas, ne les ont soutenues que d'une façon bien éphémère.

S'allongeant sans cesse, d'une seule traite, vers leur but, allant droit aux villes espacées, donnant à droite ou à gauche des tronçons qui, à leur tour, s'anastomosent à angles aigus, en dépit des troubles, des inondations périodiques, contrariés par un lac, les derniers contreforts des Andes qui viennent mourir dans la plaine, une série de lignes brisées, puisque la population est clairsemée : tel est le squelette, la formule.

Après, on s'aperçut maintes fois qu'on n'avait pas suivi la ligne droite, le meilleur chemin, faute de connaître : l'œuvre était faite. A un système de rayons partant d'un foyer, centre unique, un système de cercles concentriques au foyer, à l'étoile. On ne distingue plus les lignes primitives qui ont disparu par enchantement, comme la scène derrière un rideau. Le temps n'est plus où l'on payait un quartier de bœuf quelques sous, une chemise empesée 3 fr. 50.

Sans doute, ces quatre lignes n'ont pas été créées d'une façon absolument méthodique, la construction des lignes accessoires se jetant en travers, mais le système général ne l'a pas moins emporté.

***

Ces lignes secondaires surpassent en étendue les lignes principales.

Ainsi, dans les provinces d'Entre-Rios, de Corrientes, terri-

toire allongé, rectangulaire, la ligne de Resistencia a donné deux voies horizontales à Parana et Corrientès, véritables barreaux et en se réfléchissant à Concepcion, Concordia, Monte-Caseros une ligne parallèle à elle-même, longue, sur le Rio-Uruguay, jusqu'au territoire des Missions.

Cette ligne primitive s'est elle-même soudée à la seconde, au Sud, à Cordoba, au Nord, à Tucuman : la province, tout un bois d'orangers et constituant ainsi au centre même du territoire un losange de fer. Enfin, entre le Rio-Parana et elle, le réseau de Santa-Fé et le tronçon du Fort Ombu. On ne peut douter que sur le prolongement de Résistencia, l'existence d'une ligne sur le Rio-Bermejo au Nord, qui fermerait la République.

L'espace relativement considérable entre cette seconde ligne et la troisième n'a pas résisté plus longtemps. Chacun des deux embranchements de la ligne de Salta, de Dean-Funes, Récréo a donné par division successive une ligne continue à Catamarca, Rioja, Chilecito, sur le point de se joindre à San-Pedro, San-Juan, tronçons vigoureux de la ligne axiale au Nord.

Enfin, au Sud, la détermination n'est même plus possible et la province de Buenos-Ayres n'est qu'une nappe continue, qui se soudera à San-Rafaël, bouleversant la vie d'un pays qui a 5.000 chevaux, 70 millions de moutons, le conduisant par ses dépenses presqu'à la ruine, sauf les Anglais qui y ont trouvé 10 0/0 de leur argent, mais susceptible aussi de recevoir indéfiniment dans ses mailles les flots d'une immigration qui l'engraisse.

Avant, l'on pouvait franchir avec des chevaux la prairie jusqu'à 150 kilomètres par jour et 40 avec des marchandises. Une jument maraine excitait et conduisait tout le monde : les chevaux, fatigués, soulagés de leur fardeau, galopaient à côté. La nuit, on gîtait en plein air : bagages et chars formaient une sorte de rempart contre les Indiens, les bêtes. Tout cela s'est évanoui brusquement pour faire place à un réseau qui, malgré son rayonnement laisse une impression de nudité et de vide — d'une hardiesse singulière, en 25 ans, comme en

France, dans un pays cinq fois grand comme elle. Les lignes qui n'écrasent pas le sol laissent voir la trame qui disparaît peu à peu.

On voit par là combien la période 1895-1910 est décisive : on travaille avec fièvre au percement du tunnel hélicoïdal qui réunit à travers les Andes Mendoza à Valparaiso, commencé en 1886, interrompu faute d'argent et d'entente, à l'endroit même proposé dès 1863 et qui raccourcit le voyage de treize jours. L'activité, la flamme s'engouffrent dans ce tunnel de 2.500 mètres à une altitude de 3.000 mètres : le chemin de fer Transandin proprement dit a 175 kilomètres sur territoire argentin, 65 sur le Chili : ses deux points extrêmes sont Santa-Rosa à 130 kilomètres de Valparaiso, Mendoza à 1 046 kilomètres de Buenos-Ayres.

Les tunnels qu'on voulait percer aux 27°, 34°, 37°, plus facilement, n'auraient pas eu la même utilité : il en est de même de celui partant de Los Angeles, au Chili ; il est le déversoir de deux réseaux isolés jusqu'ici et la première voie internationale : il est terminé en 1910. Avec les Alpes et les Pyrénées, on est moins avancé en Europe.

Enfin, le problème de la jonction directe avec la Bolivie se précise de plus en plus tous les jours : cette œuvre succédera de bien peu à la précédente. Elle se rattache au grand projet d'une ligne qui desservirait tout le centre de l'Amérique du Sud, reliée à l'Amérique du Nord.

***

La distribution, la forme générale, l'identité de la masse, dans le même espace de temps évoquent le Mexique : Mexico joue le rôle de Buenos-Ayres dans un territoire plus grand, plus long. La péninsule de la Californie, les Etats au-dessous du chemin de fer de Tehuantepec répondent aux trois gouvernements du Rio-Negro, du Chubut, de Santa-Cruz.

La supériorité reste à l'Argentine plus grande, ayant vaincu davantage, avec un chiffre moindre, surtout en raison de son isolement qui prouve plus sa force qu'il ne fait sa faiblesse.

Elle a cru, *ipsis viribus*, sans secours et sans jonction avec les Etats-Unis et cette indépendance constitue son orgueil : il n'existe qu'un tronçon de 50 kilomètres à l'embouchure du Chubut. La masse du réseau se dessine et toutes les conséquences qu'elle entraîne. Dès 1902, 5.000 kilomètres de charpente : 12.000 kilomètres de voliges ; le sol commence à crouler. Les lignes rigides implacables se voilent et se dorent : la patte du lion est toile d'araignée.

Qu'on le veuille ou non, le système est si parfait qu'il se réduit à deux axes ou arbres de couche, théoriquement égaux qui se coupent à angle droit, en un point ou centre et par lequel passe toute la force du système : une épée dont la ligne axiale est la garde. Aucun n'a plus de souplesse, de vie tandis que le Mexique n'est qu'un affluent, une annexe, une conséquence, une succursale, un appendice malgré sa construction plus massive. Telle est cette œuvre idéale, solitaire. La théorie le prévoit : le sol le déforme à peine. Il est parfait dans un théâtre où l'on n'étouffe pas comme en Europe, le sol mesuré au pouce et représente exactement la moitié du système stellaire de la France ou de la Russie : on ne compte pourtant pas plus de cinq centres. La voie de Buenos-Ayres-Mendoza rappelle au Nord Montréal-Vancouver : ici, sans doute, elle est la voie transocéanique la moins puissante, mais elle est la première de l'Amérique du Sud et aussi, arbre de couche.

***

Tel est ce réseau ferme, frappé comme une médaille, une construction de géomètre, une œuvre romaine, d'une précision mathématique, une machine à l'emporte-pièce, rythmique, cadencée, parfaite. Nulle part un équilibre si heureux, une distribution si parfaite. L'œuvre, qui a conduit le pays à deux doigts de sa perte, est d'une logique, d'une souplesse, d'une légèreté merveilleuses, d'une solidité inébranlable avec ses lignes raides comme des arbres tordus l'hiver. Elle a le jeu libre, la perfection théorique voluptueuse, intime, la disposi-

tion fière. — A l'extrémité du monde, un des plus beaux et des plus puissants de l'univers.

A l'extrémité d'un fuseau qui réfléchit, Bahia-Blanca, colonie et rivale de Buenos-Ayres, dont l'ambition égale le pouvoir, deuxième gare de la République en 1904 veut une voie continentale qui la relie à Valdivia, au Chili.

Sortie de l'âge pastoral, l'Argentine développe ses cultures « vivrières » : les économistes lui assurent le bonheur si elle n'achète pas de cuirassés. L'édifice, tout neuf, est solide : les lignes sont complètes : en 1905, une inondation générale. On construit partout. Le réseau est moins pesant, plus souple, moins massif, plus puissant, plus flexible qu'au Mexique.

L'œuvre est aussi plus forte qu'au Canada, remarquable par ses nervures, colonnettes d'un cloître, membrures d'un vaisseau où le terrain, offrant une résistance désespérée, la voie la plus importante s'est faite la dernière.

Ici, comme au Mexique, l'œuvre s'est faite d'un seul jet en vingt ans, de 1885 à 1905 : au Canada, comme un coin, vingt ans s'écoulent entre la ligne de 1885 et celle de 1905.

La différence du sol au Canada et dans l'Argentine crée deux squelettes différents : l'un a deux lignes horizontales, l'autre quatre lignes, en éventail, parties de Buenos-Ayres. On s'explique pourquoi l'Argentine a établi ses lignes entre l'établissement de la première et de la seconde ligne du Canada.

Quant au Brésil, son squelette se réduit aussi à deux lignes, l'une verticale, l'autre horizontale : l'immensité du sol a retardé sa construction.

La Sibérie est l'antithèse du Brésil : ligne unique, longue, continue, commencée plus tard, finie plus tôt. La ligne a trouvé Irkoutsk, une capitale, une bourgade obscure. Ici, quatre tubes rigides de Buenos-Ayres, à angles droits et coudes réguliers.

Dans un pays où coula tant de sang, les wagons ne suffisent plus à transporter les céréales : entre les mailles rigides, un projet de 5.800 kilomètres. Les bruits de guerre s'éteignent : de Valparaiso à Buenos-Ayres, les délégués de la paix passent

sous une guirlande de fleurs. On célèbre en 1907 le cinquantenaire des chemins de fer, Au 30 juin 1906, 20.591 kilomètres.

L'œuvre, une armature rigide, métallique ; toutes les pièces droites en acier : avec de pareilles membrures, on peut aller au détroit de Magellan : Buenos-Ayres est le centre de l'étoile.

L'Economiste français apprend à l'Europe étonnée la vitalité du Brésil et de l'Argentine : un des derniers projets concerne la baie de San-Blas ; au fond de la baie, un port et une ligne pour Patagones. En 1907, on construit et on veut partout construire : tout sera fini en dix ans et porte la rigididé, la perfection du système de 1875.

1910 apporte une nouvelle ère, un nouveau tirage. Si le matériel est excellent, la force du réseau décroît vite en quittant la capitale, l'œuvre est étroite, égoïste ; les frontières ne sont pas atteintes. On inaugure le tunnel ; la ligne de Bahia se réfléchit parallèle à celle de Buenos-Ayres jusqu'au lac Nahuel, suivant une loi de l'acoustique, on veut desservir Formosa, le Paraguay et la Bolivie ; 7.840 kilomètres (9 lignes) en construction ; 8.424 ouvriers (1).

IV

LE CHILI

Une ligne horizontale, très courte qui va tout de suite au cœur du pays : une autre ligne unique, mais longue, verticale, à égale distance de la côte et des Andes, qui trouve dans la voie maritime, le cabotage qu'elle tue une résistance infinie, une rivale et un obstacle : telle est la figure schématique qui caractérise le Chili, le plus long et le plus étroit des Etats,

(1) Au 31 décembre 1910 28.636 k.
Il y a plus de 31.000 k. fin 1911. Projet de Tinogasta à Puquios (450 k.) dont 200 en Argentine.

car il ne faut pas compter avec la Norvège, massive au Sud, que la mer pénètre au Nord.

La construction a été tirée, déchirée, cahotée entre ces deux systèmes aussi absolus et qui s'imposent : par une seule ligne horizontale à cause d'un contrefort, d'une ville, d'un port, mais aussi création partielle, tendance à une voie intérieure. D'autre part, la ligne verticale brisée par un désert, sa propre longueur.

A cause de la forme, le chemin de fer était le moins nécessaire : le pays ne laissait subsister que le premier mode, tant la voie maritime possède la plus longue distance théorique qui passe indifféremment devant les trois zones reconnues : au Nord, mines d'or, argent, fer, cuivre, charbon, nickel. Le centre est tout agricole : tabac, maïs, pomme de terre, canne à sucre, orge, vigne, oranger, palmier, figuier, olivier, cognassier, amandier : le Sud, forêts et pâturages, bois précieux, myrtes, cyprès, lauriers, castor, antilope, vigogne.

La chose s'élève à mesure qu'on s'abaisse. Le climat, délicieux : tremblement de terre, les navires qui n'ont pu fuir lancés par dessus les maisons ou brisés sur le rivage.

***

L'influence européenne le pénètre : une ligne réunit Valparaiso à Santiago dès 1863, mais la civilisation ne va pas sans faiblesses. L'historien connaît les cycles du pouvoir, ses assises, couches de géologue et les laves rejetées par ce volcan, aux âges divers, recèlent constamment le parti des perruques.

Le sol n'a plus de force au-dessous du 42° de latitude. On dirait qu'un géant, le genou en terre, a, à coups de massue brisé ce sol en miettes, entre lesquelles la mer s'insinue et un vaisseau à peine.

***

Par suite de cette chute les tronçons emplissent vite l'espace qui leur est destiné et le réseau, brisé, a une vitalité singu-

lière. Au Sud de Valparaiso, une ligne continue de Santiago à Puerto Montt dont Valdivia, Osorno n'ont été que des étapes temporaires : au Nord de cette ligne de Valparaiso, quatorze tronçons emboîtés, endigués dans les deux compartiments formés par la ligne d'Antofagasta vont à l'une ou à l'autre. La totalité du Chili est, en effet, complètement partagée en trois cases ou compartiments presque égaux par deux lignes ; la première de Valparaiso à Santa-Rosa, la seconde, de 441 kilomètres, d'Antofagasta à la frontière bolivienne ; les neuf tronçons compris entre elles répondent aux moments où on ôte la pioche aux ouvriers et où les fonds passent en fournitures de guerre. Elle aboutit une fois aux années 1879 à 1884 toutes rouges, dont le naufrage du monitor péruvien Huascar, l'épisode le plus sanglant, coupe à la Bolivie la mer.

Le Chili a voulu, au centre, traverser la région des mines, le désert d'Atacama qui laisse une impression de nudité, de tristesse telles qu'il semble à un voyageur le terrain de débarras du Seigneur pour l'éternité (1).

Enfin, au Nord, la ligne d'Antofagasta à la Paz ne laisse subsister que 4 tronçons, dont 3 sont déjà réunis à Iquique.

Le réseau, on peut lui donner ce nom, est des plus vigoureux : les solutions de continuité, virtuelles. Le pays est visiblement partagé, tiraillé entre deux courants contraires : le mode vertical et le mode horizontal, mais le sol n'a qu'une largeur moyenne de 170 kilomètres ; la diplomatie a réduit la seule profondeur qui existait dans la province d'Antofagasta, et la ligne de ce nom, de 441 kilomètres, ne les doit qu'à cause de son extrême obliquité si favorable. Sa véritable longueur n'atteint pas la moitié : c'est surtout pour le Chili que le sol brisé en deux ne donne qu'un rapport trompeur.

L'attention se porte naturellement sur la voie importante de

(1) « L'impression que fait ce désert sur le voyageur est grandiose, mais mélancolique au plus haut point. Le désert étonne par ce qu'il a d'étrange, de chaotique, d'inachevé pourrait-on dire, dans son caractère. On dirait que le Créateur, après avoir terminé son œuvre splendide, a jeté là tous les matériaux inutiles, qui gisent pour l'éternité ». Von Tschudi. *Reisen durch Südamerika*, t. V, p. 109.

1.434 kilomètres de Valparaiso à Buenos-Ayres : en 1905, on signe le traité définitif au sujet du tunnel.



On ne saurait trop insister sur l'unité réelle, profonde, du réseau chilien : sa division, toute factice ; sa force, réelle. Le sol, rompu, a imprimé à l'œuvre une véritable condensation, déterminé un système pressé et coulé entre les Andes et la mer, en un lit unique, naturel, en opposition violente avec le Brésil.

On ne peut accuser que la lenteur de sa construction : dans les 38 dernières années, la moyenne annuelle est de 103 kilomètres, de 51 dans les 8 dernières. On ne surprend point de mouvement. La multiplicité des tronçons disséminant l'effort, s'arrêtant là, en est la cause, ainsi que les fatigues de la guerre. Mais, dans une abstraction totale de son réseau, on devrait encore dire, à considérer sa seule ligne bolivienne, que le Chili a bien mérité du globe. Les nouvelles de 1906 sont rassurantes, bourrées de chiffres.

On peut suivre exactement les progrès, après un arrêt de deux ans : la coagulation commence. La province de Tarapaca possède un véritable réseau bien différent de ce qu'il était en 1893.

Dès 1906, les constructions sont décisives : on commence le « grand longitudinal » de Tacna à Puerto-Moutt : 3 jours au lieu de 12. Toute la ligne est coulée, roulée entre la montagne et la côte. A Valparaiso, détruit par un tremblement de terre, la statue de Wheelwright qui introduisit les chemins de fer.

Enfin la Révolution au Nord : le tronçon d'Arica s'allonge ferme, encore une fois divise le territoire en 4 cloisons étanches, d'une solidité complète. Le Chili a donc 3 périodes : une construction très lente, un moment d'arrêt, une Révolution totale. Les tronçons : ils s'épuisent, ils s'unissent. Les mêmes Etats qu'au Brésil, avec la réduction du théâtre : la masse a passé à travers. Ici les tronçons se multiplient, stagnent avec les villes comme amorces et comme fin : la

médiocrité du sol les réunit : la longueur de la côte les déchire : l'absence de matière les réduit.

En 1910, on livre le grand tunnel commencé en 1863, fini par un ingénieur belge, qui gagne 11 jours pour Buenos-Ayres et les Anglais s'engagent à livrer en 4 ans la grande ligne d'Arica à Valparaiso ; la ligne d'Arica à la Paz est livrée. Toute la force du réseau était au Sud de Valparaiso, comme la force du Canada près de la frontière des Etats-Unis. En août, on compte 5.804 kilomètres construits, 2.343 en construction (1) ; l'œuvre entière sera finie en 1915. La crise est passée ; il reste moins à construire ; toutes les lignes décidées. Le réseau s'est construit en deux temps ; la première période apporte des tronçons ; la seconde les réunit. D'un port Lebu, part une ligne nouvelle. En 1911, on livre la première section du « grand longitudinal » ; on construit 2.405 kilomètres outre la ligne longitudinale, et un nouveau transandin unira Talcahuano à Bahia-Blanca ; on atteint Puerto-Montt, la seule grande ligne possible du pays. Cette ligne maîtresse donnera un embranchement pour chaque port.

CONCLUSION

Si opposés que soient ces quatre Etats, ils semblent cependant se confondre dans une antithèse : un lien commun les unit. En dépit de la diversité, une ressemblance s'impose tant ils forment un groupe, un bloc naturel.

Contre l'étendue, l'espace, les hommes ont lancé deux colonnes de fer, deux masses. Il n'y a plus rien à dire pour l'Argentine : la distance s'est évanouie par une incision cruciale ou rayonnée qui a résolu le problème. Au Brésil, au contraire, l'effort est divisé ; mais avec une base assez large, une

(1) Chemins de fer de l'Etat . .	2.706	2.171 en construction.
— particuliers .	3.098	172
	5.804 kilom.	2.343 = 8.147.

La théorie prévoit 1.007 kilomètres en plus ; l'œuvre est complète avec 7.760 kilomètres.

tour, un phare de 820 kilomètres, au-dessus des flots, qui éclaire l'immensité.

La solution est différente pour l'Uruguay, le Chili : pas de surface. Une ligne est tout de suite maîtresse, car dans les deux, la superficie s'évanouit et disparaît.

Dans les quatre espèces, le réseau est remarquable d'une façon relative ou absolue. Il y a un jeu admirable de la ligne et de la masse : la ligne croît et décroît avec elle. Quand l'un paraît, l'autre s'efface.

La puissance, la vitalité, malgré l'isolement, déterminent un effort simple dans la République Argentine, multiple, qui éclate au Brésil où l'œuvre aboutit à une poussière de diamants. Le Chili offre une transition : avec plusieurs amorces, il a tout de suite la plénitude. Son œuvre a une portée aussi grande et le chiffre, comme pour les trois autres, est loin d'en donner la valeur. Il y a là de ces énergies vivantes qui n'apparaissent plus en Europe : ici, il y a bien quatre entités qui se manifestent dans un jeu d'ombre et de lumière.

Au Brésil, où Rio-de-Janeiro paraît surchargé, la même révolution s'est faite, tandis que dans la République Argentine, faute de côtes, tout le mouvement ne pouvait partir que de Buenos-Ayres pour se répandre d'un seul jet dans toute la terre plus petite ou ne pas être. Pour cela, avec une seule porte d'entrée, il y eut un retard jusqu'en 1890, mais, après, la supériorité est manifeste. Tels sont ces deux réseaux modernes puisqu'ils ne datent réellement que de 1880.

DEUXIÈME GROUPE

ÉTATS DU NORD

1. — VENEZUELA

Le Venezuela, qui s'éloigne des Etats du Pacifique par sa position géographique, s'en rapproche par l'absence d'organisation interne. Depuis 1832, où il prend place comme un morceau de la Grande-Colombie, 104 révolutions identiques, vingt dettes nationales, consolidées, éteintes par autant d'emprunts couverts et impayés jusqu'au jour où les Etats créanciers organisent le blocus et détruisent la flotte naissante. En 1903, pas de cartes, mais il prohibe le Sticler comme contraire à sa majesté, à son étendue qui varie d'un tiers suivant les auteurs. Deux hautes Ecoles érigées en Universitté : Mérida, un immeuble superbe et pas de professeurs, à Caracas, on apprend d'abord à lire et à écrire. Les Indiens, sauvages, nus, dans les montagnes, ornés de plumes, armés d'un javelot à la pointe imprégnée de curare. Le centre seul commence à se prendre ou, sans liste civile, le Président qui renverse son prédécesseur avec sept hommes, emprisonne les négociants taxés *ad valorem* et demande à la Guayra des fonds dans des bidons de pétrole. Dans le budget, ils oublient les recettes : ce sont des chanteurs admirables. Guzman Blanco, payant la dette de l'Etat, passa pour fou, dans un singulier contraste avec l'Angleterre où le premier ministre est toujours ministre des finances. L'histoire du Venezuela se reflète comme dans un lac dans son histoire financière.

La nature est, en vain, d'une fécondité biblique. 4 récoltes annuelles : le maïs, 360 fois la semence, cacao, canne à sucre,

café, copahu, salsepareille, métaux et toutes les essences qui perdent par monceaux. Le nombre, l'intensité des révolutions décident du nombre des bêtes à corne : il y a toujours cinq généraux pour assiéger la capitale ; une ville entière au fil de l'épée ; le directeur des chemins de fer assassiné sur le pas de sa porte ; le dernier dictateur toujours ballotté sur l'Océan, repoussé de sa patrie et des terres étrangères. Les travaux qui devaient unir Caracas à Valencia, interrompus par la guerre civile : dans un dernier hoquet, la Révolution fait sauter les ponts du chemin de fer allemand que l'on coupe pour la réduire, mais tout citoyen fait partie de l'état-major.

Il est encore étonnant qu'une œuvre de précision si minutieuse, fragile, ait pu s'introduire dans cette fournaise et aussi rapidement. Elle ne commence qu'en 1865 et s'élève à 1.020 kilomètres en 1898, construite presque depuis 1889, tout le milieu propice détermine une condensation.

Une seule chaîne, médiocre, venue de la Colombie, qui va mourir sur le rivage, la lagune de Maracaïbo qui creuse, emprisonne, rejoint le peu d'étendue relative de la côte. Cirque, plaine entre deux montagnes, irriguée par l'Orénoque, le pays est visiblement attiré, sollicité, vers l'Océan Atlantique. Puerto-Espana-de-Trinidad est l'entrepôt de Ciudad-Bolivar, forment un système clos comme on dit en mécanique, et c'est à cette orientation qu'il faut rattacher énergiquement la création si originale, sans base, dans sa majestueuse solitude, de la ligne de 140 kilomètres qui unit Guayanavieja à Guacipati, centre aurifère, et qui, à elle seule, fait contrepoids à tout le reste de l'œuvre massée et disséminée vers la mer des Caraïbes, en fragments destinés à rattacher une ville à son port, qui ne s'éloignent guère de la côte, avec une tendance à lui être parallèle comme à se réunir.

On compte avec les tronçons à mille lacets de la Guayra à Caracas, Caracas à Petare, Caranero à Rio-Chico, Puerto-Cabello à Valencia, la seconde ville, Tucacas à Aroa prolongé à Barquisimeto, projeté par Tocuyo jusqu'à Trujillo. Sur la grande lagune ou au fond, de Seiba on va à Mendoza qui commande également Trujillo : Bobures est tête de ligne pour

Merida. Enfin le tronçon de Santa-Barbara à el Vieja est destiné à établir une correspondance avec le Venezuela, mais la belle ligne de 725 kilomètres, de suite, de Petare par Guarenas, Guatire, Rio-Chico à Ciudad-Bolivar sur l'Orénoque, n'a qu'une existence incertaine.

L'effort est incontestable ; ces trois essais, le golfe, la mer, le fleuve, ne demandent qu'à se prendre et à se réunir dans une voie interne et indépendante gravitant autour de l'Orénoque. La période 1910-1925 pourrait réaliser le fameux plan de 1889, construit déjà à moitié, et ces 2.621 kilomètres constitueraient une base capable de donner presqu'immédiatement tous les embranchements nécessaires (1).



Le Venezuela n'a pas profité de l'antiquité de son histoire : une double immuabilité est le côté le plus saillant de sa carrière (2). On ne surprend de réveil qu'en avril 1907 : un nou-

(1) En 1889, d'après la Notice de Paul Dupont.

En construction :

Puerto-Cabello à Valencia	54 k.
Petare à Sainte-Lucie	44
Santa-Cruz à la Fria	90
L'Orénoque à Guacipati	200
Barcelona aux mines de charbon	19
	407

A l'étude :

Caracas à la Victoria	100
Petare par Guaneras, Guatire, Rio-Chico à Ciudad-Bolivar	725
Puerto-Cabello à Zamora	300
Maracaïbo à Cojoro	155
Coro à la Vela	12
La Luz à Tocujo et Trujillo	350
Merida à Mucuchies et Bobures	260
	1.902 k.

(2)

I.	1865	32 k.
	1870	32
II.	1895	1.020
	1905	1.020

vel emprunt pour compléter le réseau (1) témoigne d'un mouvement que l'on croyait épuisé depuis 1886 où l'on unit Caracas à la Guayra.

1866, 1886, 1906 paraissent ainsi les trois dates de l'histoire. Les misérables lignes qu'elle renferme se brisent en deux courants : le premier autour de Caracas avec jonction à l'Orénoque ; le second autour de la lagune de Maracaïbo avec jonction avec la Colombie. La première période presqu'inerte est longue de quarante ans. En 1907, on se demande avec mélancolie, où a passé l'emprunt de 1896 de 50 millions de « bolivares » pour les chemins de fer.

---

2. — LES TROIS GUYANES

1. — GUYANE ANGLAISE

Après le Venezuela l'on rencontre la Guyane britannique dont les frontières, disputées comme celles des autres avec les États du continent, sont le tourment des chancelleries et ont fait l'objet d'arbitrages. La plus considérable des trois, elle possède une ligne de 122 kilomètres, construite depuis 1900 et qui marque une fois de plus l'intensité de l'œuvre anglaise. L'histoire est coupée en deux : d'abord, de 1880 à 1895, elle a 34 ou 35 kilomètres ; ensuite elle augmente.

2. — GUYANE HOLLANDAISE

Jusqu'à présent leurs autres possessions semblent avoir absorbé toute leur activité. Toutefois, on ne peut passer sous silence le projet en 1904 d'une ligne importante qui, de Paramaribo, desservirait l'intérieur en se rapprochant de la frontière française; un tronçon de 60 kilomètres aboutit à la fin de l'année.

(1) De los Mangos à Santa-Lucia et Cua.

3. — GUYANE FRANÇAISE

C'est la plus déshéritée : en 1905 les archives n'en parlent pas. C'est une erreur : il existe une voie ferrée dite « le chemin de fer du Maroni », qui est une fantaisie d'un directeur de l'administration pénitentiaire. Commencée en 1889, abandonnée, reprise en 1892, terminée en 1896, inaugurée en décembre 1897, cette ligne de 16 kilomètres a demandé 18 ans (1). En outre, trois embranchements de 3 kilomètres 644 mètres, en tout.

Il existe en outre une autre ligne pour le service des mines de Saint-Elye et qui n'est pas ouverte au public : elle a environ 32 kilomètres et des chevaux.

On demande en 1907 que les forçats construisent une voie ferrée au lieu de ne rien faire : on présente un projet de Cayenne à l'intérieur, qui coûterait 35 millions et desservirait l'espace entre le Maroni et l'Oyapock.



Ici, au moins, l'influence européenne est chez elle, souveraine. Le mouvement est contemporain ; toutes les lignes nécessaires pourraient être construites rapidement, tant les explorations ont avancé le problème en montrant dans quelle mesure les travaux seraient nécessaires. D'ailleurs, il est impossible de les supposer restant isolées dans une Amérique du Sud sillonnée, rattachée à l'Amérique du Nord, assez puissante pour les entraîner dans son orbite et dans leur intérêt d'ailleurs. Bolivar et Georgetown gouvernent Manaos : c'est là ou à Saint-Joachim, sur le Rio-Negro, sous l'Equateur, que se fera la jonction de l'Orénoque et de l'Amazone.

On a toujours rejeté dans la Guyane française le projet d'un chemin de fer parallèle à la côte, mais en 1911, on tient le projet d'une voie ferrée de Cayenne vers la Haute-Mana (220 kilomètres) ; cette concession, accordée en 1889, fut confirmée en 1901.

(1) De Saint-Laurent du Maroni à Saint-Jean : en 1905 on voulait la prolonger et l'ouvrir au service public.

TROISIÈME GROUPE

ÉTATS DE L'OUEST

1. — COLOMBIE

Trois Cordillères, hautes, proches, parallèles. — Orientale, centrale, occidentale ; la première émerge du Pacifique et la dernière alimente en partie le bassin de l'Orénoque et de l'Amazone. Entre la deuxième et la troisième, le Rio-Magdalena au fond qui tient toute la République, avec des chutes, tourbillons, cataractes. Il reçoit à droite le Rio-Cauca, serré entre la première et la seconde chaîne, le Sogamoso à gauche, qui coule à 900 mètres de profondeur. Seul, le Rio-Cesar prend sa source dans la Sierra-Nevada de Sainte-Marthe, mais il n'est qu'un affluent de la Magdalena, qui se jette dans la mer des Antilles.

Autant de villes de 5.000 habitants qui s'accusent d'être des foyers de révolution perpétuelle : le ciel est toujours rouge à l'horizon. Un sol en friche, dévasté par les chasseurs d'orchidées, jetées à la mer, entassées dans des caisses sans retrouver leur couleur, loin de leur soleil, dans les serres surchauffées d'un millionnaire. Sur 27.000, 2 survivent. Certaines espèces introuvables aujourd'hui : une alopécie en clairières. Au total, la Colombie est le type des Etats du troisième groupe.

* * *

Faute de mieux, on est réduit à mentionner les différentes amorces. Sur le littoral, un tronçon de 23 kilomètres, de Sainte-Marthe à Cinega, ruiné par un autre tronçon de 20

kilomètres, de Sabanilla à Baranquilla, à l'embouchure la Magdalena, changeante, obstruée, pleine d'alluvions. Le nouveau port est Puerto-Colombia, à l'entrée de la baie, relié par un embranchement de 7 kilomètres à Salgar.

Dans l'intérieur, en remontant le Magdalena, on trouve successivement Puerto-Berrio, fondé en 1875, port fluvial de l'Antioquia avec une amorce pour la seconde ville, Medellin, à droite ; puis Honda, tête de ligne depuis 1881 d'un chemin de fer de 35 kilomètres et dont le port s'appelle Caracoli ; enfin, à un coude bien accusé, Girardot que l'on voudrait relier comme Honda à Bogota, la capitale, à gauche.

En dehors, citons pour mémoire deux tronçons, l'un qui part en vain de Bonaventure, l'unique port sur le Pacifique, l'autre de San-José-de-Cucuta vers la frontière venezuélienne.

Telle est l'œuvre de 568 kilomètres épuisée, déchiquetée après 50 ans d'efforts inutiles, désespérés, que la montagne dépasse toujours et pour un territoire deux fois grand comme la France.

Enfin, en 1905, un commencement de masse de cohésion, de vie, dans un réveil : les tronçons semblent se préciser, s'agiter, se réunir. Le chemin de fer de Cinega va être prolongé jusqu'à Cerro-de-San-Antonio, sur le Magdalena, à Banco un confluent de la Magdalena et du Rio-César. On construit un chemin de fer de Baranquilla à Puerto-Berrio : 60 kilomètres sont terminés de Medellin à Sainte-Lucie sur la rivière Cauca. On travaille de la Dorador à Honda pour éviter un passage dangereux de la Magdalena. De Girardot à Bogota, 30 milles sur 110 sont livrés. La voie fluviale est impuissante, l'orographie constitue sans doute un facteur essentiel, mais vis à-vis la médiocrité nationale, les banquiers comme les entrepreneurs se demandent toujours si le gouvernement est capable de signer des engagements et surtout de les tenir.

Si dure que soit en 1903 pour la Colombie la constitution probablement définitive du nouvel Etat de Panama, le projet des Etats-Unis d'un chemin de fer panaméricain tient, seul, l'avenir de la Colombie. Leurs ingénieurs, qui ne reculent

devant aucun obstacle, la traverseraient de part en part et cette artère véritable deviendrait la base d'un système définitif.

Il semble bien téméraire de parler plus longtemps d'un projet renfermé dans l'avenir et dont l'origine, « l'infernale cuve », est si éloignée : toutefois, la masse bouillonne, commence à s'étendre comme une vague, une lèpre. Si le temps, l'argent, les travaux d'art subsistent comme des éléments dont on ne peut méconnaître l'importance, il faut aussi tenir compte des études déjà faites, des économies de temps et d'argent à réaliser sur la voie maritime par la voie ferrée qui peut aboutir. On brisera la montagne de quelque manière que ce soit : elle ne couvre, après tout, que la moitié du sol. Après les Cordillères, la plaine. L'art est dispos.

Somme toute, après une si grande sécheresse ou lassitude, la période 1910-1925 à laquelle s'achemine le pays créera seule un réseau interne et une double jonction avec l'Equateur et le Venezuela. La Colombie et le Venezuela posséderaient ainsi une voie horizontale commune la plus au nord, une des trois voies transcontinentales nécessaires.

***

On parle même en 1905 d'une ligne ininterrompue devant relier Bogota au Pacifique et au bas Magdalena : ce projet est gagé sur les mines d'émeraude. Le pays sera sauvé par l'émeraude ou par l'Amérique du Nord : on remanie les divisions politiques et on isole la capitale. C'est en cette année qu'il faut placer, après une attente d'un demi-siècle le début de la Révolution.

En octobre 1906 le président s'intéresse à une ligne de Bucaramanga, la troisième ville pour le Venezuela : ce serait une jonction capitale ; en octobre 1907 les travaux vont commencer dans l'Etat de Cauca, de Cartago à Palmira et ce serait une jonction avec le Pacifique, à Bonaventure ; des tronçons rayonnent au centre de Bogota.

Avec les amorces sur l'Atlantique, on a 4 anneaux de la

chaîne ; l'effort est brisé mais réel (1). Il a commencé en 1855 : on a fait par an 13 kilomètres. On livre en 1907 un tronçon de 95 kilomètres de Santa-Martha au fleuve Fondaçion : au centre on travaille de Honda à Ambaléma. Un projet intéressant relie Némocon et Santa-Rosa de Viterbo avec embranchement à Sogamoso.

Entre Girardot et Hospicio, Hospicio et Esperanza, Zipacon à Facativa, il y a 3.770 travailleurs en 1907 ; on travaille entre Puerto Barrio et Providencia. Un projet de Tamaleque (sur la Magdalena) à Puerto Villaminzar avec embranchement à Ocana : un contrat entre Palmira et Cartago (Etat de Cauca) : on voudrait relier Némocon à Tunja. La voie de Girardot arrive à Facatativa en décembre 1907 : on inaugure en octobre les 80 premiers kilomètres du chemin de fer de la Dorada à Ambaléma construits en deux ans par la maison Pearson.

Le problème est posé en 1907 : on a signé des contrats. Toutes les tentatives antérieures aboutissent à onze projets.

1° De Cauca (Bonaventure) sur le Pacifique à Cali, 47 kilomètres sont construits : on travaille activement sur le reste de la ligne.

2° D'Antioquia (Puerto-Berrio à Medellin) : il existe un tronçon de Puerto à Providencia (85 kilomètres), on presse le reste.

3° De la Dorada au port de Honda : 35 kilomètres sont livrés ; avec le prolongement sur Ambaléma ou aurait 88 k. 500.

4° De Girardot à Bogota. Le tronçon allant à Hospicio est construit (77 kilomètres) ; la longueur totale serait de 175 kilomètres.

5° De Bogota à Puerto-Wilches ; le tronçon Bogota-Némocon de 77 kilomètres est livré.

6° De Tolima à Ibagué (partant de Girardot), la ligne a 60 kilomètres : 27 sont livrés.

(1) Statistique. . .

	1880	1895	1905	1911
	—	—	—	—
	121 k.	452	661	845

7° De Santa-Maria à Santa-Martha-el-Banco (251 kilomètres) : 95 kilomètres sont construits jusqu'à Fundacion.

8° Du golfe d'Uraba (Atlantique) à Medellin ; les travaux sont commencés.

9° De Marino (ville de Pasto et le Pacifique) au sud du fleuve Guapé ; les travaux vont commencer.

10° De Bucaramangua à Bahia-Honda (sur l'Atlantique) à travers les départements de Santander et de Magdalena.

11° De Riochacha, sur l'Atlantique, à Valledupar ou au fleuve Magdalena.

Le chemin de fer central du Nord doit partir du port Wilches ou d'un autre point sur le fleuve Bucaramangua à la frontière de Boyaca et se soude à Zipaquira avec un chemin de fer qui en partirait : le chemin de fer d'Amaga de Medellin à un point du fleuve Cauca. Zipaquira paraît appelé à une importance énorme.

***

On reprend toujours cette histoire qui tente, défie ; cette étude si dramatique désespère : jamais, malgré ses lacunes, la chute ne paraît définitive. La réalité s'impose comme une réalité en creux, une matière si fuyante qu'on ne sait comment la saisir ; le mouvement d'une lenteur infinie échappe aux instruments, aux mesures. L'histoire a des attaches secrètes ; on cherche en vain la formule définitive d'une chose inexistante.

Avec la violence du sol, de la politique, le système du Venezuela où la côte a imposé presque l'unité a été ici impuissant ; le littoral morcelé n'a pas de façade. Depuis 1855, l'effort s'est brisé dans des circonstances identiques, dans des tronçons qui unissent la côte à l'intérieur, le fleuve à une ville, contournent un rapide du fleuve. Il n'y a pas le pays où l'effort si stérile aboutisse à des tronçons qui ont moins de 160 kilomètres.

Située profondément à l'intérieur, Bogota est le centre fictif du système tout entier où convergent toutes les lignes idéales.

Le théoricien voit si bien les lignes de cette entreprise qu'il arrive à se passer du néant ; la conception des rayons ou axes le presse. Dans la théorie autoritaire, la conception radiée fait de Bogota une étoile à cinq branches, de Panama, du Venezuela, de l'Equateur, des Océans. Il n'y a pas dans l'histoire de construction géométrique plus solidement ordonnée.

L'histoire recueille ces tentatives vaines entre Bogota et Baranquilla qui fait le commerce de la République tout entier. Un courant fictif, intense, réunit ces deux points entre lesquels la Magdalena coule. Pour des vapeurs calant 1 mètre, elle est navigable jusqu'à la Dorada, le voyage dure dix jours. De là, à Honda, pendant 15 miles, un chemin de fer évite les rapides et le fleuve redevient navigable pour des vapeurs calant 0^{m},75 jusqu'à Girardot à 160 kilomètres en amont : de Honda à Girardot, il faut deux jours (1).

En 1910, on fait circuler le premier train entre Bogota et la

(1) Puerto-Welches est sur le cours inférieur du Magdalena. Le panaméricain partira du golfe d'Ubcraba sur la mer des Antilles. Les matériaux arrivent sur la ligne de Puerto-Welches, on inaugure une ligne de Cartagène.

On a sur la côte Atlantique :

Chemin de fer de Carthagène à Calamar sur le Magdalena . . . 105 k.
— de Puerto-Colombia à Baranquilla . . . . 27 —
— de Santa-Maria à Fundacion . . . . 98 —
— de Cucuta à Puerto-Villamizar, sur le lac Maracaïbo . . . . 55 —

Sur le bas Magdalena :

Grand chemin de fer central du Nord de Porto-Welches à Bogota.
1re section : Puerto-Welches-Bacaramangua . . . . 20 —
d'Antioquia (de Puerto-Berrio à Medellin) livré à l'exportation jusqu'à la station de Cisneros. 109 —
de la Dorada à Ambalema, viâ Honda . . . . . 115 —

Sur le Haut Magdalena :

Chemin de fer de Girardot à Facatativa . . . . 132 —
Celui de Girardot à Sbagué ne va encore que jusqu'à l'Espinail. 20 —

Dans la Sabane de Bogota :

Chemin de fer de la Sabane de Bogota à Facatativa. . . . . . 40 —
— de Bogota à Lipaquira . . . . 62 —
— de Bogota à Sibaté . . . . 30 —

Sur le Pacifique :

Magdalena et Zipaquira et Facatativa ; on fait avancer la ligne de Medellin. Le 19 juin 1899 se fondait, à Londres, une compagnie limited pour construire une ligne de Girardot à Bagota (86 miles).

---

2. — ÉQUATEUR

Même orographie, même aridité. Qu'on donne à l'Equateur 307 ou 650 kilomètres en construction, il n'y a que 96 kilomètres d'exploités en 1904, après 30 ans de travail et non 102 comme le prétend une statistique. Les deux premières Cordillères de la Colombie se prolongent sans solution de continuité : la première, par ses contreforts, tombe vers l'Océan, la seconde alimente entièrement l'Amazone. Le Pérou, le Brésil, la Colombie disputent encore, après un siècle, les frontières de cette République agitée, en forme de triangle qui s'enfonce comme un coin dans le continent. Quito, la capitale et les grosses villes perchées entre les deux chaînes : des sentiers étroits, sur le flanc des montagnes. Nids d'aigles ou de vautours : un projet de voie ferrée a toujours quatre fois la longueur de la ligne droite.

Tout l'effort a tourné autour de la ligne essentielle de Guayaquil à Quito dont on livre le tronçon de Yaguaihi à Fuente-

Chemin de fer del Cauca, de Bonaventura à Cali, construit jusqu'à Caldas . . . . 82 k.

En projet :

De Medellin au fleuve Cauca.

On part de Bogota par le chemin de fer de la Sabana qui mène à Facatativa ; là, transbordement sur le chemin de fer de Girardot ; là, transbordement par les petits vapeurs du Haut Magdalena jusqu'à Ambalema ; là, transbordement sur le chemin de fer jusqu'à Honda ; là, transbordement sur le chemin de fer jusqu'à la Dorada : là, on s'embarque sur les vapeurs du Bas Magdalena jusqu'à Baranquilla ; là, chemin de fer jusqu'à Puerto-Colombia où l'on s'embarque, mais en hiver la voie de Girardot, bâtie en montagne est coupée par des inondations et de Bogota à Honda on va à dos de mulet.

Chimbo en 1886, mais des troubles perpétuels entre les deux partis politiques la couvrent ou la voilent. Les évêques lancent des appels aux armes, quittent leur siège, à cheval, escortés de moines, le revolver au poing. Pie IX présente comme un modèle cette République « consacrée au Sacré-Cœur » qui verse régulièrement la dîme ecclésiastique. Présidents tristes ; l'un laisse tout faire ; l'autre expulse tous les curés. Un président, avec une conception parfaite des contingences, ne prise que les intérêts religieux, « bien supérieurs aux misérables événements de ce monde ». Un autre saisi, Moreno, meurt, crucifié, la tête en bas, le sang tombant goutte à goutte.

La situation est identique, vingt ans après. En 1904, on travaille à un autre tronçon de la voie, à partir de Sihambe, mais les ouvriers étrangers, frappés à coup de crosse par les soldats, motivent des représentations diplomatiques. Ils ne savent rien faire sans blesser.

Telle est l'histoire de cette voie unique qui monte entre les deux chaînes. Au Sud, une voie isolée relierait le petit port de Machala à Cuenca, la troisième ville.

Ainsi se dessine avec netteté le projet remarquable qui suffirait à l'Etat et dont l'historien ne peut dissimuler la sécheresse. Seul, l'avenir dira si cette voie capitale peut aboutir, si l'homme n'a pas trop présumé de lui dans cette entreprise qui ne serait à tout prendre qu'un des fragments ou anneaux de la longue colonne vertébrale partie de Mexico pour aboutir à Buenos-Ayres.

***

Si la Révolution a souvent couvert les travaux, l'on est étonné, à la fin de 1904, de l'ouverture à l'exploitation de 104 kilomètres : en 1905, il ne manque que 200 kilomètres pour atteindre Quito que l'on veut relier, au Nord, à San-Lorenzo, sur le Pacifique.

Tel est cet Etat, un des plus tourmentés du globe, dont la superficie officielle paraît double de la superficie réelle. Ses voisins sont sans réseau puissant, mais sa médiocrité, l'in-

fluence du Mexique sont des éléments suffisants pour une pénétration complète dans un avenir rapproché.

L'histoire a une stabilité étrange, aussi forte qu'au Paraguay, unique dans ces deux Etats de l'Amérique du Sud. Caracas est à 1.000 mètres d'altitude, Bogota à 2.700, Quito à 2.900, fabrique des chapeaux de Panama.

Cinq projets, remarquables sur la médiocrité du sol, éclatent en 1906 : Puerto-Bolivar à Machala, Manta à Santa-Ana, Salinas à Santa-Elena, Santa-Rosa à Zaruma, Huigra à Cuenca : on veut aller en Colombie, dans la vallée de l'Amazone, à Curaray.

Le terminus de la ligne construite par des ingénieurs américains est Ambato ; la montagne cache le ciel ; on lime la montagne. On va d'Ambato à Quito en diligences ou en automobiles. Il faut six mules, deux cochers ; l'un a un long fouet pour les mules de devant, l'autre pour celles de derrière. A Quito, la cathédrale superbe : tout or sur fonds écarlate. Le chemin de fer arrive à un quart d'heure de Quito, en juin 1908. En 1911, on livre, en deux fois, sur un sol inconnu, la ligne Bahia-Canuto (80 kilomètres) (1).

---

3. — PÉROU

Contrairement à la loi générale, à la nature même, une descente, une dégringolade pendant près de vingt ans : indice de troubles profonds, de lignes détruites par la guerre civile, étrangère, délaissées, tombées au pouvoir du Chili victorieux (2).

(1) Projets : prolongements du chemin de fer Puerto-Bolivar et Machala ; du port de Marita à Santa-Anna ; d'Ibarras à Vargas-Torrès ; d'Ambato au fleuve Arajuno ; de Quito au port de Bahia de Caraquez ; de Quito à Ibarra, à Cuenca, de Quayaquil à Domingo de los Colorado.

(2)

1878.	2.600	kilomètres.
1880.	1.852	—
1886.	1.260	—
1891.	1.667	—
1902.	»	—
1903.	1.844	—

Même orographie que dans l'Equateur : une double chaîne de montagnes dont la première est si près de la mer qu'elle ne donne que des cours d'eau sans importance et sans nom et dont la seconde renferme la source des principaux affluents de l'Amazone qui descend des hauts plateaux étroits que forment, en s'adossant presque, les deux Cordillères.

Dès 1848, en avance sur ses voisins, le Pérou construit la ligne de Callao à Lima. Riche par les mines, le guano surtout qui semble inépuisable, il dépense sans compter, exécute des travaux d'art célèbres pour percer la montagne qui lui défend l'intérieur, l'accès de son sol. La ligne de Callao à la Oroya, de 221 kilomètres, pour qui on détourne une rivière, en huit heures, mène aux glaces éternelles. On entreprend tout à la fois, dans une ardeur gigantesque, trois projets fameux, bien arrêtés, partant des flots, Pacasmayu, Lima, Mollendo, au Nord, au Centre et au Midi pour emprisonner la croûte terrestre d'un réseau encore plus élevé. Le président qui monte au pouvoir en 1870 veut fondre les fusils pour des rails.

La guerre détruit tout : depuis 1891, c'est le silence et la mort. Actuellement, douze tronçons impuissants, vestiges d'un plan et d'un rêve abattus, partant de la côte. La ligne Mollendo-Sicuani, longue de 671 kilomètres, mérite seule une mention avec celle de la Oroya. Le génie trace des œuvres immortelles : l'argent construit, le vent efface. Aussi, voilà pourquoi le Pérou a une place unique dans l'Amérique du Sud et peut être au monde avec ses richesses légendaires, son or patiné et le temps qui le voile.

Tous les observateurs s'accordent à désirer la remise totale du « pouvoir » en des mains étrangères, le pays ne gardant du gouvernement que la fiction, les oripeaux, après une impuissance bien constatée dans les différents ministères. L'on ne parle, en 1903, que du projet qui consisterait à prolonger de 130 kilomètres la Oroya à Puerto-Bermudez, sur la rivière Pichis, navigable jusque-là. La jonction indirecte avec la Bolivie constitue cependant un fait considérable : cette ligne poussée jusqu'à Cuzco et maîtresse du plateau intérieur

entamerait pour toujours le pays par le Sud avant qu'il le soit par le Nord, avec ses amorces.

***

Presqu'au centre d'un sol plus géométrique, moins étendu, Lima, comme Buenos-Ayres, n'a pas lancé des rayons qui font la richesse d'un pays et d'un centre, une étoile.

Toutefois, malgré cette absence, en dehors des Etats-Unis, la révolution pourrait bien s'accomplir, et c'est à ce principe qu'il faut absolument rattacher les concessions de 1904, le réveil, la preuve que le pays sort enfin de son long engourdissement. Fin 1903, on ouvre au trafic la ligne de la Oroya à Cerro de Pasco, célèbre par ses mines de cuivre, dont le tronçon, Cerro de Pasco à Nicacara existait seul — et la ligne de Sicuani à Cuzco.

On a le double projet de relier la Oroya à Huancayo par Jauja et Cuzco à Huancayo même. Cette ligne constituerait le « grand central », l'arcade, l'anastomose capitale, interne entre les deux lignes de Lima et de Mollendo, jusque-là sans fin naturelle.

Enfin, une autre ligne relierait deux points de la côte, Lima-Pisco.

Le Nord serait aussi pourvu que le Midi. Le quatrième point sur la côte, Solaverry serait relié à un point navigable du Maranon et la Oroya à Pacaya, sur l'Ucayali, près le 10° de latitude.

Tels sont les quatre projets essentiels remarquables par ce qu'ils révèlent l'indépendance directe du Pérou vis-à-vis les Etats-Unis, mais susceptible de se rattacher à eux, de lui-même. L'exécution de ces projets amènerait forcément une ligne continue vers le Nord.

***

En 1906, les projets apparaissent et le couvrent d'un réseau serré, après une préface, une stagnation d'un demi-siècle. On veut relier Salavery à Querotvica, Chancay à Huanra, Ancon

à Chancay, Chancay à Huacho, Boyovar à Sechura : le blé vient par mer du Chili.

Tous ces projets pâlissent devant les lignes se reliant à Huancayo.

Toujours chargée de guano, l'histoire tourne autour des deux lignes maîtresses, du contrat de 1890 qui doit les allonger de 160 kilomètres et de la police qui intervient pour interrompre (1). En outre, un projet de près de 100 kilomètres du port d'Ilo au Southern railway ainsi renforcé.

Là, deux périodes parallèles se superposent quand l'histoire paraissait fixée, comme en Perse, dans un silence éternel. Après plusieurs tentatives infructueuses, on cherche encore un défilé sur le versant de l'Atlantique avec l'aide des naturels.

On construit, en 1907, le chemin de fer de Yuramarca à Recuay ; le chemin de fer panaméricain aurait 2.874 kilomètres de long, en passant par Cajamarca, Huaraz, Cerro de Pasco, Oroya, Huancayo, Ayacucho, Cuzco, Puno : il ne reste plus que 2.000 kilomètres. La ligne est aussi en construction de la Oroya aux sources de l'Ucayali. Jusqu'à Oroya, 1 million chaque kilomètre ; du kilomètre 170, à la côte, avec la pente, le train descend sans machine.

***

En résumé, l'histoire tourmentée du Pérou aboutit à trois lignes essentielles : la première, unique, qui fait partie d'une ligne internationale relie la Bolivie à l'Équateur, parallèle à la côte ; la seconde réunit plusieurs fois la côte à cette ligne ; la troisième réunit la première à un point navigable sur l'Amazone. En 1910, on termine 430 kilomètres entre Gollarisquisca et Puno ; le chemin de fer Oroya-Huanaco sera prolongé et le tabac permet de construire la ligne de l'Ucayali. En 1911, on

(1) Oroya à Huari, 20 kilomètres ; de Sicuarri à Checacupe, 40 kilomètres ; ces deux tronçons sont construits. Le tracé est levé de Huari à Huancayo au Sud, sur la ligne du Nord et de Checacupe à Cuzco sur la ligne du Southern railway.

termine la ligne du Nord-Ouest ; les concessions montrent ce qui manque.

On a un contrat pour la construction du premier tronçon de la ligne Païta-Maranon qui doit unir l'Amazone au Pacifique (700 kilomètres) ; on étudie 357 kilomètres de la ligne Juliaca-Cuzco avec Chiforougo sur le fleuve Inambari ; on va commencer la ligne La Paz-Ucayali (835 kilomètres) ; la ligne Huancayo-Ayacucho est en construction (260 kilomètres) ; celle de Lima-Huacho également ; on va commencer Cuzco à Convention ; on étudie Oroya à Port-Werthemon et Chimbote à Recuay.

CONCLUSION

Tels sont les sept États qui forment une famille si naturelle qu'on est amené à les grouper ensemble. Au total ils constituent, surtout les trois derniers, une des régions les plus déshéritées du globe, chacune avec des traits personnels. Néanmoins, un même fil invisible les soutient, comme leur orographie. Ici la montagne domine, là elle est presqu'effacée. Situés entre deux lames ou pinces, — celle de l'Amérique du Nord et le premier groupe, — une même influence les tient et c'est encore à eux, par une sorte de dégradation progressive, qu'on peut le moins arbitrairement rattacher les trois Guyanes qui se touchent et s'emboîtent de la même façon en les continuant.

On ne peut oublier les germes excellents qui y sont déposés et le mouvement assez vif qui se dessine en 1904 et 1905.

QUATRIÈME GROUPE

ÉTATS INTERNES

1. — BOLIVIE

De tous les États de l'Amérique du Sud c'est peut être lui que le sort des armes a le plus éprouvé. Ayant perdu tout accès sur la mer, il est moins heureux qu'un particulier qui peut réclamer un passage « en cas d'enclave », mais à ce point de vue des communications, incapable de rien faire, sa chute a fait sa fortune.

Trois climats, trois races hostiles et trois costumes : le Bolivien qui n'est qu'Espagnol, le Chol ou métis, l'Indien méprisé. Hommes et femmes ne se lavent jamais et, sur leurs portes, cherchent leurs poux pour s'en repaître (1). La bande des conspirateurs les trouve tous noyés dans le vin ou le sommeil, le sommeil, l'image de la mort. *Somno vinoque sepulti.* Le pouvoir tremble comme une ombre. Le sol, d'une prodigieuse richesse, renferme tous les métaux, les plantes contre l'hémorragie, la fièvre et les deux chaînes de montagnes que l'on trouve courant toujours s'écartent ici pour enserrer un plateau sans écoulement qui tient presque le tiers du pays. L'eau de cette surface plane alimente des lagunes ou le lac Titicaca. La première crête sert de frontière ; de la seconde, par son versant externe, descendent des grands affluents de l'Amazone et le Rio-Pilcomayo, au Sud, affluent du Paraguay. L'orographie détermine ainsi un troisième système, chaînon intermédiaire entre le Chili et les États du second groupe, sauf le Venezuela.

(1) *T. du Monde*, 8 juillet 1904.

En 1892, la locomotive monte à l'assaut de ce plateau, d'Antofagasta au Chili. Elle ne s'arrête qu'un instant, à Oruro, court à la Paz par une ligne simple, droite, grêle, de 924 kilomètres qui épuise presque le chiffre total en donnant presque instantanément un rameau vers le Sud. Dix ans ont suffi pour créer une voie interne puissante qui recèle un progrès indéfini, doit desservir le reste du plateau, Cochabamba et Sucre : dès 1904, on considère la Paz comme un centre et une base d'opération.

Si importante que soit cette ligne fructueuse pour le Chili qui l'a construite, le salut de la Bolivie est attaché à une communication avec l'Atlantique, car elle est à mille lieues de l'Europe. Il ne lui paraît plus possible de s'isoler même au prix de son indépendance. On peut penser que la République Argentine sera la première à la rejoindre par Tarija ou San-Antonio, tant le Paraguay semble impuissant par lui-même, d'ici de longues années. Mais la véritable solution, la plus courte, serait dans une ligne qui, partant de Pernambuco, de Bahia ou de Rio-de-Janeiro (car c'est tout un), viendrait tomber directement sur la ligne fondamentale existante. Les travaux les plus récents semblent avoir prouvé une fois de plus que la voie fluviale, notamment celle de la Madeira, est rebelle, obstruée par les cataractes et que les travaux de navigabilité, très coûteux, seraient loin d'apporter les mêmes avantages qu'une voie ferrée venue du Brésil.

On voit par là que la question est loin d'être résolue mais avec quelle netteté se pose le problème au début du XX[e] siècle. Il se précise chaque année. Les réseaux du Brésil et de l'Argentine grossissent sans cesse, font ressortir la nudité bolivienne, le champ à conquérir. En ce sens absolu, l'Amérique du Sud, à elle seule, pourrait se suffire : sa grande œuvre qui est la jonction d'un Océan à un autre, ailleurs que par l'Argentine, se poursuit, morceaux par morceaux, et se ferait seule de 1910 à 1925. Qu'on le veuille ou non, le nœud du système de toute l'Amérique du Sud est en Bolivie. La ligne Buenos-Ayres-Valparaiso répond en partie au projet Pernambuco-Valparaiso, mais la seule ligne nationale, continentale,

endogène pour ainsi dire, consiste à réunir Bahia à Arica qui passe par la Bolivie. Elle sera emportée dans la tourmente ou cèdera par intérêt.

***

Du Brésil ou de l'Argentine, qui l'emportera ? Le réseau de l'Argentine est plus près, plus puissant, mais la véritable n'en est pas moins avec Sao-Paulo, Rio-de-Janeiro, Bahia, Pernambuco, c'est-à-dire tout le Brésil : une seule ligne aboutissant à Goyaz se diviserait en trois, tout de suite. Quant à la jonction par le Paraguay avec les Etats de Rio-Grande ou de Sainte-Catherine, ce ne serait qu'une solution intermédiaire, mixte, mitigée, bâtarde, impliquant elle-même une solution indirecte avec Rio-de-Janeiro et obligeant à un long détour le voyageur venu d'Europe.

Cependant, la faiblesse de l'œuvre brésilien, la nécessité d'une ligne essentielle, égoïste, interne feront probablement passer la première, la ligne avec Buenos-Ayres. Leçon de choses, sollicitation, miroir perpétuel pour le Brésil, cet État comprendra de plus en plus tous les jours la nécessité de posséder une voie internationale apportant du jour au lendemain, dans les deux sens, un trafic énorme sur ses voies solitaires.

En outre, après 20 ans de trêve, on fait la paix en 1904 : la province d'Antofagasta reste au Chili. Mais la maison Holzmann, de Francfort, fera pour les deux pays une ligne d'Arica à la Paz ; elle est adjugée en décembre 1907 (480 kilomètres).

***

Elle fait la paix aussi avec le Brésil, plus puissant auquel elle abandonne de ses mains débiles le territoire de l'Acre et reçoit des deux 50 millions de francs exclusivement pour des chemins de fer : le premier doit aller à Cochabamba. On entre dans une période nouvelle : la première est close (originale, on peut dire unique), en 1903, par une ligne de 86 kilomètres

de Guaqui, sur le lac Titicaca, à la Paz : avant, on allait de la Paz à Chililaya, ancien port sur le lac, en trois jours et maintenant en trois heures.

Contrairement au Pérou, au Chili, à beaucoup d'autres Etats, on peut dire à la loi générale, la Bolivie n'a qu'une seule ligne dont chaque tronçon a renforcé l'unité, puissante, nécessaire. La force circule, intacte d'un bord à l'autre, sur tout son parcours. Si une partie du pays est déshéritée, dans l'autre, la vie est intense, sans parcelle, sur une ligne préparatoire de 441 kilomètres. L'absence de littoral a supprimé la possibilité de toutes les autres : la ligne constitue le réseau.

***

Février 1906 amène une révolution complète, dans une nouvelle confirmation de la loi que chaque Etat est sous la dépendance de tous les autres qui l'enserrent. La Bolivie, diminuée, enclavée, devient une voie internationale, le désir universel.

Le Brésil demande amiablement à la Bolivie que les fonds donnés par lui passent pour des chemins de fer avec l'Amazone, le Brésil, avant de créer des relations avec le Chili, l'Argentine, qui travaille fièvreusement au Nord de Jujuy pour desservir le gouvernement de Potosi. Un syndicat argentin obtient la concession d'une ligne de 620 kilomètres de Santa-Cruz de la Sierra à Pedro-Suarez, sur le Rio-Paraguay : toute la ligne est bolivienne.

Voilà la ligne centrale, essentielle du continent, le territoire restreint et la flamme se lève sur la Bolivie, emportée dans la tourmente. Une ligne axiale perce cet Afghanistan américain (1).

Peu de pays pourtant sollicités par moins de centres : il ne possède que huit villes pour une superficie double de la

(1) Pedro-Suarez est vis-à-vis Corumba (Brésil). — Carte de 1901 au $\frac{1}{2\ 000\ 000}$. Viache est au Sud et à côté de la Paz.

France, et Corocoro n'a que 9.000 habitants. Cependant, en mai 1906 une banque de New-York s'engage à construire en dix ans Viacha à Ruro, Aupiza à Ruro, Uyumi à Potosi, La Paz à Puerto-Anado ; le cœur de l'Amérique du Sud est en pleine révolution. Il jouira jusqu'à la fin de l'avantage d'avoir une ligne continue de la frontière à la Paz. La ligne s'arrêtait à la frontière en 1893. On note encore Potozi à Tupiza, Oruro à Potozi, Oruro à Cochabamba.

En 1907, le Brésil, l'Argentine, le Chili, les Etats-Unis, l'Allemagne, la pressent sans heurt : c'est le type des Etats contemporains, débiles vis-à-vis la construction, l'industrie. Cinq ans suffisent à son œuvre.

La révolution, concomitante avec celle du Brésil, date exactement du 22 mai 1906, jour du contrat avec la maison Speyer et Cie et la National City de New-York. Il y aura les lignes de Oruro à la rive gauche du fleuve Desaguadero, d'Oruro à Cochabamba, de Potosi à Tapiza, de la Paz au Port-Prado.

L'argent vient de New-York (7 millions de livres sterling), les 50 millions du Brésil, de la vente de la ligne de La Paz au lac Titicaca : on construira, en outre, Sucre à Potosi, Santa-Cruz au Paraguay ; Oran dans l'Argentine sera relié à Tarija, chef-lieu d'un département très riche ; au Nord, la Paz au Rio-Beni.

Avec sa ligne unique, la Bolivie a échappé au péril des tronçons, le fléau universel du chemin de fer : cette ligne divise l'histoire en deux versants. En décembre 1906 on veut un impôt sur l'alcool : un projet ferme de 90 millions succède à un projet de 200 : on projette 125 kilomètres de la Paz à Puerto-Pando ; d'Oruro à Desaguado (sur Arica à la Paz) ; 250 kilomètres suffiront pour atteindre le Rio-Madeira. La ligne de Tupiza et Potosi est en construction au 7 octobre 1907 et en octobre, on livre la première section du chemin de fer de Viacha à Oruro (61 kilomètres jusqu'à Ayoayo). La dette n'est constituée que par un engagement de payer 62.500.000 fr. à une société américaine qui construira le réseau en dix ans : tous les projets sont bien établis en 1910 mais la statistique

n'accorde en décembre 1909 que 807 kilomètres d'exploités (1).

En 1910 seulement, on se rend compte exactement de la grandeur des projets, on contemple les deux versants de l'histoire depuis le jour ou un Président demanda avec insolence à l'ambassadeur des Etats-Unis par quel chemin il était venu? L'ambassadeur répondit : « par aucun. »

Le mot n'est plus vrai : un second chemin de fer conduira d'Arica à la Paz ; Jujuy à Tupiza et Oruro Potosi sont en construction. La République Argentine prolonge la Quiaqua à Tupiza, Oran à Tarija : on décide Puerto-Suarez (Rio-Paraguay) à Corumba (Brésil), Sucre à Potosi. On voit les jonctions rapides avec le Chili, l'Argentine, le Brésil : l'ensemble sera fini en 1915. On possède encore la ligne de Santa-Cruz au Paraguay, en terrain plat ; le trajet d'Arica à la Paz se réduit de douze jours à douze heures (750 kilomètres) ; la ligne d'Oruro à Autofagasta sera doublée ; on étudie un tronçon à Mejillones, la ligne de San-Antonio à Guayaremin (2).

L'histoire des chemins de fer de la Bolivie est en dehors d'elle ; les Etats limitrophes construisent et cette histoire a trois périodes ; la première comprend les lignes qui partent du Chili ; la seconde, les lignes qui partent de la République

(1)

Guaqui la Paz.	96	kilomètres.	
Viacha-Oruro	202	—	inaugurée en 1908.
Oruna-Olagua	484	—	
Uyuni-Huanchaca . . .	25	—	
	807	kilomètres.	

En construction :

Uyuni-Tupiza	270	kilomètres.	
Rio Mulato-Potosi . . .	170	—	commencés en 1909.
Oruro Cochabamba. . .	210	—	
Viacha-Desaguadero . .	70	—	
	720	kilomètres.	

En projet (1911).

La Paz-Puerto-Pando, 300 kilomètres ; cette ville est au Nord-Ouest ; 174 kilomètres de la Quiaca à Tarija ; la Quiaca est le point extrême du Central Nord Argentine.

(2) San-Antonio (sur la Madeira, au Brésil) à Guajara-Mirim sur la Mamoré. — Le Correspondant, mai 1911.

Argentine ; la troisième, les lignes qui mènent au Brésil. La fin de l'immobilité.

---

2. — PARAGUAY

La guerre a passé partout : les lianes ont remplacé les sentiers. On ne sait que le lait est un aliment, en faire du fromage. C'est le pays d'une araignée dangereuse, la pasanka, de la gerba maté, thé unique au monde, et des oranges que les crues emportent par millions.

D'abord, république modèle des Jésuites : les mariages se font par ordre, 10 ans pour les filles, 13 ans pour les garçons. Les fontaines, lavoirs, endroits publics, dans un endroit découvert, surveillés par des vieillards : des « zélateurs » rapportent. La vie se règle au son des cloches.

Trois présidents, le premier, docteur, sans savoir lire, Francia Caspar, d'après Robespierre, brise avec Rome, se déclare le chef de l'Eglise, ferme pendant vingt-six ans le sol aux « diables occidentaux », est un centre qui éclate, vit dans sa tour avec des instruments sans lunettes, se cache dans une aile ; les solliciteurs lui parlent enchaînés ; ses sœurs lui préparent ses plats devant lui ; personne ne sortira plus. Maître absolu, il enferme dans une chambre les députés qui étouffent, fait tout lui-même, la poudre pour ses exécutions, abattre tout un côté de rue, reconstruire sur un plan qu'il dessine. Quand il sort dans les rues d'Asuncion, à cheval ou en robe de chambre, coiffé comme Napoléon (dont il n'a qu'une caricature allemande d'un voyageur interné), d'un bicorne rouge à longs glands, nul ne doit être, sous peine de mort ; il fait tuer ceux qui regardent par les fenêtres, un homme oubliant son tonneau qui a effrayé son cheval.

Lopez, général en chef à 19 ans. Dévasté, le pays emprunte à Londres une somme considérable dont « par un mystère » le septième seulement rentre à l'Etat : en échange, on donne 300.000 hectares, on vend le chemin de fer. On doit au Brésil,

à l'Argentine, vainqueurs, qui imposent des limites et ne trouvent que des cadavres : les blessés, prisonniers, arrachent leurs bandages, sans crainte de la mort.

Le dictateur qui survient, maître du sol, le vend par lieue carrée, au plus offrant et dernier enchérisseur, à des Anglais, des Argentins, des Américains du Nord : après expertise, constituer, par coupure, de tout repos, le portefeuille d'un lord ou d'un marchand de flanelle, comme un esclave de la glèbe. L'école sans alphabet : un solde d'exemplaires de la Constitution. Au lieu de 60.000 hommes, une armée de 250 enfants aux uniformes trop longs, troués de la garde nationale de 1870. Les juges, masqués, assassinent : les femmes, nues ; des mendiants ; une multitude de squelettes, où la mort les prit, avec leurs selles devenues friables. Voilà l'administration du dictateur qui enrôla tous les hommes depuis 14 ans jusqu'à 72 en disant : « Je ferai peser dans la balance le poids de mon pays tout entier » couché comme lui dans les ténèbres, sur les bords vaseux du Styx. Des murs fumants : les animaux même ont péri. Ce sont les temps héroïques.

***

Mais la statistique, sèche, courte, incisive se détache sur l'histoire uniforme : 72 ou 253 kilomètres. Telle est la ligne commencée dès 1865, avant la guerre, finie et brisée, de 1885 à 1890.

Le premier tronçon d'Assumption à Paraguary, de 72 kilomètres, n'a qu'une seule voie comme le deuxième. Le même train part le matin de la capitale, arrive à Paraguary entre 11 heures et 1 heure de l'après-midi, en repart à 3 heures et rentre à Assumption à une heure indéterminée, quand il plaît au mécanicien. Le second, suite du premier, aboutit à Villa-Encarnacion ou Itapua. On déraille quelquefois, mais les rencontres sont impossibles, dit le chroniqueur.

Le centre est ailleurs, dans la République Argentine ou le Brésil, dont une ligne éviterait un détour de 2.500 kilomètres. Les paquebots qui remontent le Parana à Encarnacion, le

Paraguay à Asuncion, qui concentre sur ses quais tout le commerce de la République, n'apportent qu'un trafic illusoire. Occupé de ses éternelles frontières, consumé par ses luttes intestines, sans force, convaincu enfin de ne pouvoir aller à Sucre, sous la dépendance de ses voisins, comme la Bolivie dont il est limitrophe, cet État devra attendre et subir le bon vouloir de ses deux puissants voisins dont l'intérêt est d'établir un réseau et pour l'établissement duquel on peut craindre la rivalité du Brésil et de l'Argentine qui n'ont qu'un pas à faire par leur situation géographique.

L'Argentine semble le circonscrire et l'emporter avec l'aide du Brésil. C'est une réduction énergique du même problème que celui de la Bolivie, tant le Brésil amoindri n'a plus, comme l'Argentine, qu'une languette étroite de terre. Ce problème correspond à l'Atlantique comme la Bolivie correspondait au grand Océan avec lequel la jonction fut si rapide.

***

Tels sont les deux seuls États qui constituent si naturellement le quatrième et dernier groupe, mais dans une dépendance complète du premier, véritable étau, et cette dépendance est son salut.

Si la ligne, après Yuti ou Pirapo, s'est perdue dans les lianes, les réseaux de l'Argentine et du Brésil lui promettent un dédommagement. En juillet 1907, il paraît sortir de sa longue immobilité : on parle d'une jonction avec les chemins de fer argentins, après une immobilité qui dure depuis 1890. La ligne est réellement prolongée de Pirapo à Villa-Encarnacion en 1909 (120 kilomètres) : le réveil d'une œuvre sans base, figée et morte. On étudie des propositions pour la concession d'une ligne dans le haut Parana. L'Argentine veut gagner Posadas et le sol est pris entre deux réseaux étrangers. L'histoire commence par les rois, finit par les chemins de fer ; en 1911, la concession du chemin de fer du Nord-Est ; il se reliera à Salto-de-Gueyra au réseau du Parana, Sao-Paulo, Rio-Grande ; le chemin de fer Villa-Rica sera prolongé à l'embouchure de l'Iguassu.

CONCLUSIONS

AMÉRIQUE DU SUD ET AMÉRIQUE EN GÉNÉRAL

Il est aussi nécessaire que difficile de posséder une voie d'ensemble de l'Amérique du Sud, qui apparaît comme une, contrairement à l'Europe, mais le nombre, la diversité des éléments contrarient une idée générale. Les monographies n'aboutissent pas à un système, à un tableau. Quatre œuvres pleines, relativement ou absolument, et huit esquisses ; mais les œuvres sont situées dans la partie massive du continent.

Si fuyante qu'elle soit, l'Amérique du Sud est un exemple merveilleux d'analyse et de synthèse : en réunissant dans chaque ligne, constitution politique ou voie ferrée, un à un tous les traits relatifs à un mode, on obtient deux vastes tableaux presqu'uniformes, superposés, qui se complètent et se confondent, deux plans ou lames parallèles avec une toile, une sorte de nappe celluleuse, une aponévrose diraient les histologistes, qui pénètre chacun des éléments. Le contenu a déterminé le contenant.

Lorsqu'on regarde avec soin en 1905, sur un plan vertical, une carte de toute l'Amérique du Sud, l'Argentine, le Chili avec leurs lignes droites, l'Uruguay tendent à représenter une masse, un bloc, une culée, un vase antique polygonal, analogue à celui que décernent les Jeux Floraux dans lequel s'enfoncent et d'où s'échappent la ligne bolivienne et le reste de l'Amérique. Les communications sont virtuellement résolues entre l'Argentine, le Paraguay, l'Uruguay, le Brésil. Au Sud, semble être la vie : le chemin de fer est tombé là et y repose, tandis que l'Amérique du Nord ou le centre seul possède la force et la donne, c'est le plateau central qui déborde au Sud et au Nord. Ici, on est réduit aux constructions théoriques idéales, aux discussions sans fin et sans nombre gravitant autour d'une ligne fictive ou de deux projets, l'un médian, de Bahia à Arica, l'autre externe, de Pernambuco à Valparaiso.

Si réservé qu'on soit, l'on est cependant frappé de la masse, de la stabilité de l'œuvre de fond accomplie dans le premier groupe à la fin de 1905 — 42.000 kilomètres environ — avec une tendance très prononcée à la cohésion et au premier groupe, il faut encore rattacher étroitement le troisième. Ces deux groupes ne forment plus qu'un, tandis que le second ne comprend que 3.600 kilomètres. En 1905, en effet, le Chili, l'Argentine, l'Uruguay ont achevé leur ligne essentielle : le Brésil, en 1910, a le même poids que l'Argentine en 1905 et il faut leur annexer la Bolivie, le Paraguay, encastrés, petits, balayés, de sorte que le reste de l'Amérique du Sud, paraît bien minime avec une situation discutée, limitée, creusée de toutes parts. Le nu est au Nord, limité par une ligne courbe, concave en haut, partant de Bahia pour aboutir par Oruro à Cuzco. Toute l'œuvre du Brésil est en dessous.

Aussi faut-il donner la place d'honneur à un projet qui a déjà son histoire et ses meetings. En 1880, aux Etats-Unis, un représentant de l'Illinois émit l'idée d'un chemin de fer qui devait sans solution de continuité, unir York-Factory, sur la baie d'Hudson, à Buenos-Ayres. En 1882, un député du Missouri demanda vainement au Congrès de nommer des députés pour des études préliminaires. En 1884, un groupe proposa d'envoyer trois représentants qui voyagèrent dans l'Amérique du Sud et déposèrent un rapport tendant à la nécessité d'un Congrès panaméricain qui fut tenu à Washington en octobre 1889 avec des délégués de l'Amérique centrale, de la Colombie, du Pérou, de la Bolivie, de l'Uruguay et du Brésil. Le 26 janvier 1890, un rapport conclut à la jonction des trois Amériques par une ligne de chemin de fer et à l'envoi d'ingénieurs et de savants ; une seconde réunion, plus nombreuse, avec des représentants de l'Argentine, eut lieu le 4 décembre de la même année.

En dépit de désaccords financiers comblés par les largesses des Etats-Unis, de 1891 à 1893, la première mission étudie un tracé de 4.160 kilomètres entre Ayutla (Mexique) et Costa-Rica ; la seconde, de 3.200 kilomètres, de Costa-Rica à Quito (Equateur) ; la troisième, de 2.720 kilomètres de Quito à

Cuzco. Leurs travaux topographiques sont publiés en 1898 en trois volumes : une grande société « International railway company » se fonde. Le Mexique et la République Argentine étaient restés à l'écart d'une façon systématique, prétendant pouvoir d'eux-mêmes, par leurs propres moyens, joindre leur réseau à la ligne principale de 10.080 kilomètres que l'on donnait comme modèle, sur le versant du Pacifique.

Aussi, la première objection que l'on rencontre accuse l'absence d'une ligne nécessaire, assez longue de Ayutla, dans l'Etat de Guerrero, à la frontière guatemalienne : il faudra d'abord relier Ayutla au chemin de fer qui traverse l'isthme de Tehuantepec, puis réunir ce chemin de fer à la frontière du Guatemala, en passant par une autre localité, également appelée Ayutla, qui se trouve dans l'Etat de Soconusco.

Il semble qu'il suffise de regarder une carte au courant du Mexique pour comprendre jusqu'à quel degré cette objection est légère. D'abord, le point de départ de la ligne n'est pas Ayutla dans l'Etat de Guerrero, mais Oaxaca dans l'Etat du même nom : ensuite d'Oaxaca existe déjà un prolongement jusqu'à Ejutla qui n'est pas éloigné de Tehuantepec : ce chemin de fer est déjà virtuellement relié au reste du réseau. Enfin, dès 1901, on surprend l'existence d'un tronçon de la Puerta, sur la côte, qui monte à l'intérieur. D'une façon générale, on ne tient pas compte d'un élément incontestable, de la puissance, de la vitalité du Mexique sur lequel les Etats-Unis pressent tellement comme une pierre tombale, une masse, qu'ils l'écrasent et font pour ainsi dire sortir, suer les rails du sol (1). On a peine à suivre les augmentations brusques, les soubresauts d'un pays qui en 1880 avait 1.055 kilomètres. Le Canada également, pèse, influe sur les Etats-Unis et ne forment ensemble qu'un poids total qui pèse sur le Mexique qu'il écrase, et à son tour sur l'Amérique Centrale. Dès 1904, en effet, on surprend des travaux dans le Guatemala : la ligne de

(1)

Milieu 1901	..... 15.454	kilomètres
Fin 1901	..... 16.668	—
Fin 1902	..... 19.437	—

Mazatenango est terminée. Elle atteindra Izapa ou Istapa sur le Pacifique. L'objection tirée du Mexique s'est évanouie.

Le réseau argentin jouera le même rôle dans l'Amérique du Sud. Si grandes que puissent être les difficultés techniques, il est impossible de supposer une ligne partant du Mexique, arrivant à Cuzco et s'arrêtant court. L'Argentine aurait d'abord une communication indirecte par le Chili, mais il faudrait totalement oublier son histoire, sa force pour penser un instant qu'elle méconnaîtrait ses intérêts au point de ne pas construire, même au prix des plus grandes dépenses, une ligne directe avec la Bolivie qui couronnerait sa fortune.

Pour ces deux causes, l'avenir de l'Amérique du Sud paraît donc assuré, en dépit de ses lacunes. Si les montagnes comme les essais de gouvernement offrent au génie une résistance plus considérable que les roitelets de l'Afrique nègre, l'infériorité de la masse semble compenser l'importance de ses facteurs. Moitié plus petite, l'Amérique du Sud a moitié plus de chemins de fer : de là, une avance, une cohésion incontestable. Il serait du reste bien injuste de ne pas tenir compte du résultat que 1905 accuse : l'Amérique du Sud est à la moitié de sa course. Dans 20 ans, où sera-t-elle ? Derrière les chiffres silencieux, presque immobiles, tout un monde s'agite, plein de vie. Ce qui échappe au chiffre, par exemple, c'est le point essentiel, capital pour l'Amérique du Sud, le Brésil : son unité qui d'un jour à l'autre constitue sa force, inexistante avant. Il y arrive d'une façon insensible, mathématique, chacun des dix-sept tronçons devant se rejoindre, par une pente constante, en une fosse commune. La tête du bélier : l'antithèse du Brésil et de l'Argentine.

Au total, l'Amérique du Sud commence comme un enfant, comme Rome elle-même s'éleva et périt. Les soldats devaient, par ordre du consul, réparer les sculptures de la Grèce qu'ils auraient cassées. Néron, ivre, voulut voir brûler Rome, comme œuvre d'art, dans un nouvel effet inattendu. Ainsi les deux formes de l'être : la flamme latine, la patience anglo-saxonne qui volent, brûlent, se confondent dans la tourmente. La richesse de la nature, la distillation, la convoitise et le

carnage : triomphe du barbare. La matière et l'esprit, ces éléments que l'analyse révèle, se heurtent dans une ignorance, une naïveté qui déconcertent sous le feu du soleil. Les émaux, la porcelaine de Saxe et le scarabée d'or pour revenir, dans un retour, au soldat qui présente les armes à un sénateur immobile comme un cristal. D'une façon contenue, savante, Talma n'a pas, au pied d'une colonne, sous son masque, emprisonné toutes les passions, la pitié, l'amour, l'horreur. Talma est une statue antique : *debellare superbos.*

***

Si l'Amérique du Sud rappelle l'Afrique par sa forme, elle la dépasse par son réseau. A la fin de 1903, l'Afrique possède 25.039 kilomètres ; à la fin de 1904 l'Amérique possède au moins 46.679 kilomètres pour un territoire beaucoup plus réduit.

En 1880, elle n'avait que 10.688 kilomètres et son réseau, à la fin de 1904, a une autre influence sur elle-même que le réseau de l'Afrique sur son immensité.

Une autre cause de supériorité de l'Amérique du Sud consiste dans sa jonction avec l'Amérique Centrale : par là, elle subit toute l'influence de l'Amérique du Nord, source de puissance infinie.

***

Entre l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord, au point de vue du chemin de fer, le contraste est saisissant : ici 388.000, là 46.000 kilomètres seulement.

Si le réseau de l'Amérique du Sud n'est pas comparable à celui de l'Amérique du Nord, on ne peut méconnaître que l'Amérique du Sud, entourée d'eau offre un accès plus facile, tandis que le Canada, l'Alaska présentent des glaces éternelles ; par là, elle possède deux courants d'une intensité aussi violente qui l'emplissent ; l'un l'attire tout entière en Colombie, vers l'Amérique centrale ; l'autre, presque local,

va d'un Océan à l'autre pour la faire communiquer avec le reste du monde.

***

Sans doute on peut noter qu'on a pu faire onze chemins de fer interocéaniques dans l'Amérique du Nord : c'est par rapport à ces chemins de fer que la différence existe : à la fin de 1905 le Sud n'en possède pas un.

Conformément à la loi générale, le premier fut le plus court, à Panama, dans l'Amérique Centrale, puis le Nord eut la fortune et la gloire. Les Etats-Unis déterminent le Canada et le Mexique.

Puis viennent le Guatemala, le Costa-Rica, même le Nicaragua.

Dans l'Amérique du Sud, la règle reprend son empire : les premiers chemins de fer qui seront construits sont les plus courts, dans la République Argentine.

Le chemin de fer Bogota-Caracas leur succédera probablement de bien près : en décembre 1905, trois Compagnies anglaises promettent à la Colombie de finir en cinq ans.

Tous les autres se confondent en un seul, d'Antofagasta ou d'Arica à Bahia ou a Pernambouc.

***

Aucune de ces lignes ne peut rivaliser comme importance et comme longueur avec le « panaméricain » de la baie d'Hudson à Buenos-Ayres.

Il suffit de constater le progrès réalisé de 1895 à 1910, de parcourir quelques numéros du « Brésil » ou du « Nouveau Monde » pour être frappé de la vie intense qui s'en échappe et conclure que ce projet, si vaste qu'il soit, pourra être réalisé à la fin de 1910.

S'il fallait d'un trait caractériser les trois Amériques, l'on dirait : au Nord, profusion de sculptures, — au Sud, équilibre

entre la nature et l'art, — au centre, la matière même semble avoir fui la main de l'ouvrier.

L'Amérique qui a quatre fois l'Europe est un bloc sur lequel on est rassuré : son avenir n'offre point d'incertitudes ; l'Europe et l'Amérique sont les deux joyaux de l'univers.

Tandis que dans l'Amérique du Nord, toute la force est aux Etat-Unis et au centre, dans l'Amérique du Sud, toute la force est au Sud, surtout dans l'Argentine : le centre est le plus faible. Les quatre Etats du 1er groupe sont en progrès constant quand les quatre Etats du second présentent une immobilité, presque parfaite. Quant aux Etats dits internes, le Paraguay est immuable mais les progrès de la Bolivie sont constants parce qu'elle est sollicitée par le Chili, l'Argentine, le Brésil, c'est-à-dire les trois Etats du 1er groupe et ces quatre Etats suffisent à tenir toute l'Amérique du Sud.

***

L'Amérique du Sud a donc une bien grande supériorité sur l'Afrique quant aux chemins de fer. D'abord, une superficie bien moins considérable, puis une forme grêle, enfin l'existence de deux foyers puissants, l'un dans l'Amérique du Nord, l'autre tout personnel. L'existence d'une ligne médiane, essentielle, de Bahia à Arica coupe le continent en deux parties égales. Elle va de l'Est à l'Ouest et réunit l'Amérique du Sud à elle-même. L'autre va du Nord au Sud et réunit les deux Amériques.

C'est l'œuvre des années 1906 à 1910 qui agissent sur les deux lignes à la fois.

Sans doute, l'unité des chemins de fer n'existe pas en Amérique mais elle avance à grands pas. Elle existe dans l'Amérique du Nord : si on dit que les chiffres de l'Amérique du Sud sont approximatifs, il suffit d'une étude intime de ses réseaux désunis pour voir la vie intense qui s'en dégage, la fusion imminente entre le Brésil, l'Argentine, le Chili, la Boli-

vie et le Pérou. On ne saurait donc trop s'attacher à son étude ; elle apporte un poids dans la masse générale ; son réseau dépasse les plus beaux, celui de l'Allemagne. Il arrive de 1911 à 1915 à une révolution complète, par sa masse et la puissance de ses lignes.

OCÉANIE

OCÉANIE

Isolée, perdue au milieu des flots, aux antipodes de Paris, elle se compose essentiellement d'une île si massive qu'on lui donne le nom de continent, plus petit que l'Europe (1), mais que la mer ne pénètre point.

Avec une superficie utile, théorique, presque parfaite, dans un contraste saisissant avec l'Europe, elle tombe immédiatement au second rang des pays du globe par la résistance qu'elle offre à l'établissement des chemins de fer. Emportant tout l'intérêt de l'histoire, elle efface complètement par sa grandeur la Nouvelle-Guinée, la plus grande île de la terre. La rivalité des intérêts, la masse surtout amènent dans cette possession anglaise des divisions géométriques, artificielles, lignes qui se coupent à angle droit dans un contraste saisissant avec l'Afrique, où les limites tordues, fléau des chancelleries, font la stupeur des géographes.

Ici, deux cloisons verticales et trois compartiments primitifs. Tourné uniquement vers la Métropole qui y déporte ses convicts, chaque État, par jalousie, adopte un écartement propre de rails et la crise de 1857 manque au continent tout entier. Sur l'Inde, l'Angleterre concentre tout son intérêt, sans partage, — et dans une confirmation absolue de la grande loi qui localise énergiquement les chemins de fer dans le monde, l'œuvre inexistante en 1870, presque nulle en 1880, ramassée de 1880 à 1895, se disperse encore en 19 amorces

(1) Sup. de l'Australie : 7.627 kq. 22.881 = 0,3 pour l'Australie.
— de l'Europe : 9.732 kq.

fugitives, impuissantes, de Port-Darwin à Port-Augusta (1), qui trahissent aussi l'existence de déserts, vastes étendues de sable, de « scrubs », épines rebelles au feu, à la hache. Les tentatives pour traverser le désert aboutissent à un rayon de bibliothèque sur cette région qui laisse une renommée sinistre par la soif des voyageurs.

C'est la statistique qui renferme encore le point dominant, curieux, essentiel de cette histoire. Tout l'intérêt est dans la chute de la construction : de 828 kilomètres, la moyenne annuelle tombe à 464 (2), contrairement à la loi commune, à la raison même. Plus le réseau a de force, de vitalité, moins il a de pouvoir. Malgré cette baisse, on peut dire cette chute, remarquable dans l'histoire, ce sont ces années, frustes ou mortes, qui apportent un progrès décisif et 1905 un système.

Au Sud, la province de Victoria, limitée par le Murray, sans profondeur, de beaucoup la plus petite renferme (3) un réseau qui la possède tout entière et qui l'a vite possédée : là est ramassée l'œuvre la plus considérable, dont les gains sont sans intérêt.

La Nouvelle-Galle du Sud, limitrophe a émis de bonne heure, une ligne en plein centre, à Bourke, puis à Cobar.

C'est au Nord, dans le Queensland plus vaste, que la morsure a été profonde.

Par suite du golfe de Carpentarie qui creuse, on a établi en 1906, avec deux tronçons une jonction très importante entre ce golfe et la mer de Corail : il y a là un raccord essentiel, un arc de cercle avec une force presque infinie, qui circule dans

(1) 1870 = 1.527 k.
1880 = 5.522 k.
1895 = 17.944 k.

(2) De 1880 à 1895 = 12.422 k.
Moyenne annuelle.. 828 k.
De 1896 à 1903 :
Moyenne annuelle.. 464 k.
En 1904 .... 269 k.

(3)

Victoria. .	227.610 kil.	5.444 kil.	= 2,4
Nouvelle-Galle. .	799.140 —	5.050 —	0,7
Queensland. . .	1.730.720 —	4.711 —	0,3

les deux sens, qui menace de se rompre vers l'intérieur et c'est encore à ce mouvement qu'il faut rattacher les trois grandes lignes du même Etat.

A Hughenden, la ligne s'est infléchie vers le Sud, jusqu'à Winton, se raccordant presque à Langreach, point extrême de la seconde grande ligne.

La troisième, dans le même mouvement que la première, a gagné Cunnamulla, avec une tendance visible à Bourke.

Ces quatre points constituent une force nouvelle : il en résulte, à l'intérieur, une jonction réelle ou virtuelle, mais puissante, reliant ces trois Etats qui ainsi n'offrent plus de lacunes — une ligne intérieure, plus courte qui défie la mer dans une prise générale et interne, un arc de cercle concentrique à la côte à concavité interne, une communication parfaite.

Quant à l'œuvre de l'Australie méridionale, arrêtée par la traversée du désert, elle offre, à vrai dire, une immobilité presque parfaite (1), mais la jointure de ces quatre réseaux ne détermine pas moins la force de chacun et une force nouvelle (2). Les 18 amorces se sont fondues dans l'unité.

* * *

La bruyante découverte de mines d'or dans « l'Australie de l'Ouest », cette Colombie britannique, détermine un autre foyer, une seconde Révolution.

Cette division, la plus considérable de toutes (3), ne possédait que l'unique chemin de fer d'Albany à Perth, immobile, avec sa fin naturelle, à deux ports et c'est elle qui, dans sa cartographie, ses chemins de fer, offre la métamorphose la plus complète. Sa supériorité décisive en 1895 et dix ans après se revêt d'un système dont Perth est le centre.

(1) 1895. . . . . . 3.038 kilomètres.
1905. . . . . . 3.083 —

(2) 18.264 kilomètres.

(3) 2.527.280 kilomètres carrés Australie de l'Ouest.
2.340.460 kilomètres carrés pour Sud Australie avec le territoire du Nord.

La frondaison est éclatante : une ligne énergique au Sud va à Menzies par Coolgardie, ville inconnue en 1893, sans eau, avec la fièvre typhoïde : une autre, au Nord, au-delà du lac Austin. Enfin, une troisième relie les deux premières.

De 1899 à 1903, le Queensland construit 293 kilomètres, l'Australie méridionale 30, l'Australie de l'Ouest 1261.

***

Enfin, l'existence de ces deux masses, très inégales, suscite le projet de les réunir et par là une troisième Révolution consistant dans une ligne de Coolgardie à Port-Augusta, défiant la mer.

En 1903, on pose en principe la construction d'une grande ligne transcontinentale, de Oodnadatta à Pine-Creek, du Sud au Nord, que séparent 1.700 kilomètres : on émet des soumissions dans l'univers en 1909. La logique permet de penser que si ces lignes n'avaient pas été décidées en principe, elles se seraient faites, forcément, peu à peu, par morceaux, tant le chemin de fer enserre, suit, circonscrit, accuse tout dans sa révolution qui s'est accomplie en trois temps.

Si un propriétaire a 200.000 hectares, chaque province piquée veut connaître son domaine. Les explorations méthodiques, avec les chameaux africains, décèlent des sources, des pâturages ; les « scrubs » cèdent, en partie, aux irrigations régulières ; l'intérieur n'est plus qu'un désert de sable comme un mirage évanoui. De plus en plus, la trilogie apparaît nue, tout entière, vraie : l'âge d'or, de pierre, de fer — forçats, pâturages, mines d'or.

Il y a donc, pour les chemins de fer, deux divisions, deux périodes, à arête vive, qui s'étagent régulièrement. Dans la première, de 1880 à 1895, on jette des bases trapues, d'une solidité inébranlable : on les réunit dans la seconde. Fin 1903, on a déjà un faisceau, un bloc de 18.264 kilomètres, qui a triomphé des crises économiques, celles des lapins ou de la laine dans une antithèse avec le temps où Melbourne, Sydney, Brisbane ne communiquaient que par une ligne timide,

còtière, avec l'Afrique, qui, au même moment, a 17 tronçons. Ici, on retient toutes les tentatives : la base, rétrécie, est singulièrement plus puissante. On ne trouve un battement inutile que dans le territoire du Nord.

Telle est cette œuvre, plus puissante que l'œuvre africaine à laquelle la médiocrité du sol impose une grande énergie : sa supériorité vient moins de sa masse qui a pourtant près du triple que de l'unité de son réseau (1). L'Australie ne traîne pas comme un fardeau l'espace immense qui sépare l'Atlantique de la vallée du Nil, et le Queensland n'attend qu'une ligne médiocre pour aboutir au cœur du continent.

D'Angleterre, on arrive en Australie par le canal de Suez ou par le Canada. La voie du canal de Panama serait une voie exclusivement maritime : la voie qui unirait l'Asie-Mineure à Singapor serait une voie exclusivement terrestre, la ligne de Port-Darwin la continuation de cette ligne.

L'Australie est attirée par là dans la révolution générale qui tombe à grands traits de l'Inde, du Siam, de Singapor et des grandes îles, Sumatra, Java, Bornéo. C'est de ce courant que partira l'influence qui animera la Nouvelle-Guinée.

Il ne manque, pour résoudre le problème que les années 1906 à 1910 : elles sont pourtant sans aléa, sans incertitude. Il existe d'ailleurs, en dehors du réseau, un mouvement général comportant l'œuvre entière qui n'a pas à lutter comme en Afrique avec les rivalités des puissances et l'œuvre générale, complète paraît devoir être terminée à la fin de 1915 (2).

***

TASMANIE

NOUVELLE-ZÉLANDE

Sans intérêt, la Nouvelle-Zélande divisée en deux, la Tasmanie ne mérite qu'une simple mention par l'absence d'épi-

(1) La statistique de Hubner de 1905 est douteuse.
(2) Comparer une carte de l'Australie de Stieler en 1893 et de Andrees de 1904.

sodes, la richesse de leur réseau, la réduction du théâtre, tant l'œuvre anglaise s'est accomplie sans résistance.



POSSESSIONS FRANÇAISES

La statistique implacable mentionne avec exactitude 4 kilomètres dans l'île de Tahiti et 144 kilomètres en construction en 1905 en Nouvelle-Calédonie : le 1er tronçon reliera Nouméa à Bouvail. Sans forçats, le chemin de fer revient à 200.000 francs le kilomètre.

Les nouvelles de 1908 sont mauvaises. Le chemin de fer, commencé en 1901, s'arrête à 16 kilomètres de Nouméa, devant une grande gare, un hôtel terminus. Un an après, on veut emprunter pour le prolonger au moins jusqu'à Païta (29 kilomètres). Il faut le prolonger, sinon jusqu'à Bourail au moins jusqu'à la Nondoué : on adjuge 13 kilomètres en février 1910,

ILES FIDJI

En 1911, on va construire 60 kilomètres de tramways.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

L'Australie est donc la seule terre importante et dans les deux années 1906, 1907, sa moyenne annuelle tombe à 230 kilomètres. La résistance augmente à mesure qu'on s'avance vers l'intérieur, la chute avait commencé dès 1904, quand le Brésil décidait tout son réseau. C'est le Queensland seul qui pendant ce temps, construit 341 kilomètres, quand les autres Etats n'arrivent pas à 75 kilomètres et que l'Australie de l'Ouest ne construit rien.

En 1908 et 1909, on construit par an 768 kilomètres ; le Queensland à lui seul construit la moitié (704 kilomètres) ; l'intérieur du continent n'est pas encore desservi : on se demande si la jonction ne se ferait pas par le Queensland.

AMÉRIQUE

Les îles Havaï présentent plus d'originalité : 142 kilomètres partagés inégalement entre trois îles Havaï, Mani, Oahu, 40, 11, 91 kilomètres qui décèlent la possession des Etats-Unis.

***

NOUVELLE-GUINÉE

S'il est vrai que l'Australie a emporté tout le problème, elle a laissé, mais bien loin derrière elle, la Nouvelle-Guinée partagée inégalement entre l'Allemagne, l'Angleterre, la Hollande, ayant chacune une tâche spéciale singulièrement amoindrie.

On a comparé cette île à un oiseau immense qui déploierait ses ailes : elle est aussi allongée que l'Australie est compacte.

Malgré ces deux circonstances propices, la statistique ne décèle aucun chemin de fer dans aucune des possessions européennes.

Les explorations se poursuivent avec trop de ténacité dans cette île, et les nations européennes sont trop jalouses de mettre leurs colonies en rapport pour que l'on puisse croire à une lacune définitive si une enquête minutieuse révèle que l'œuvre vaut la dépense.

***

CONCLUSION

Si le réseau a des lacunes, il est d'une sûreté parfaite. Telle est cette œuvre d'un poids qui n'est pas à dédaigner dans la nomenclature générale.

Cette influence, déjà considérable, grandira singulièrement dans les années 1906 à 1910 qui pourraient achever sa carrière, en recueillant tous les bénéfices. L'intérêt se concentre là, comme au fond d'un entonnoir et sa transformation est essentiellement localisée. Il faut même faire état du changement de 1904,

1905. L'œuvre devient d'une sensibilité extrême, folle, dans cette partie du monde qui possède un foyer, à laquelle pensèrent James Cook, La Pérouze, Louis XVI. L'un devait périr dans un naufrage, le second assassiné par les indigènes, le troisième par ses sujets. La même fosse réunit l'explorateur et le roi.

Le caractère essentiel de l'Australie consiste dans ce qu'elle a une masse triple de l'Afrique par rapport à la superficie : le réseau se détache sur cette terre dont les arbres aux feuilles droites n'interdisent point les rayons du soleil. A la fin de 1903, il y a en Australie une cohésion, une concentration inconnues en Afrique, au Brésil : ou cherche une capitale commune dans une situation centrale.

Pour se rendre un compte exact de l'œuvre, il faut présenter les Etats dans le tableau suivant ; les quatre premiers communiquent entre eux.

	1895	1905	1909		
Queensland	3.828	5.138	6.185	+ 1.047	0,4
Nouvelle-Galle du Sud. .	4.208	5.553	6.057	+ 504	0,8
Victoria	5.020	5.517	5.520	+ 3	2,4
Sud-Australie	3.038	3.083	3.351	+ 268	0,1
Ouest-Australie.	1.850	3.636	3.736	+ 100	0,1
					0,4

En 1911, on possède les projets pour traverser le continent et relier la ligne de l'Ouest au reste ; la résistance augmente à mesure qu'on pénètre l'intérieur, mais la progression du Queensland est remarquable.

Bar-le-Duc. — Imprimerie Ed. Jolibois, 55, boulevard de la Banque.

HISTOIRE

DES CHEMINS DE FER

HISTOIRE

DES

CHEMINS DE FER

II

Europe

PAR

Kernoel MASSON

Avocat a la Cour de Paris

L'UNION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

47, rue des Petites-Écuries, 47

PARIS

—

1912

EUROPE

EUROPE

LE SOL ; L'HOMME ; L'ŒUVRE

« *Cui vix urbis immensæ tecta sufficiunt.* »
SÉNÈQUE.

L'Europe, si elle n'est pas la plus petite des parties du monde, est la plus fine, la plus légère. Des mers qui s'insinuent, profondes, la découpent en presqu'îles ; de grandes îles l'allègent : la Russie constitue la seule masse. Dans son ensemble, une péninsule de l'Asie, dont une convention la sépare, et finit en pointe insensible. Avec des côtes si développées, sa ligne enserre le moindre espace, la population la plus dense.

* * *

Le monde antique, qui tient le pourtour de la Méditerranée, ne la pénètre point. On chasse l'ours, l'auroch, dans les forêts de la Germanie, de la Gaule. Verrès est en exil à Marseille, Ovide, sur le Pont-Euxin, près des paysans du Danube. Un ciel gris, des pluies perpétuelles, des marécages dispersent les légions : des tempêtes brisent les navires. Le pouvoir tremble en Ecosse et en Irlande.

L'Empire romain, un jouet d'enfant, ne dure qu'un jour dans sa plénitude, brisé sous les Barbares, comme des loups dans l'ombre, appelés ou redoutés suivant les écoles historiques, et laisse quelques vestiges de voies romaines ; l'îlot boueux de la cité.

Le gland : des siècles : un chêne et sa vaste ramure.

Le foyer des lettres, des sciences, des arts, de la civilisation par la Grèce, des folliculaires : la lettre sur la conjonction (1) « car » ; les hommes y vivent pressés dans des palais, des tanières, des sous-sols, ateliers ou cuisines. Schopenhauer va en voiture pour ne pas les voir. La féodalité financière suit la féodalité primitive : une expropriation méthodique du sol ; la vie du pauvre, horrible : « il n'a pas littéralement sa place au soleil ». Des (2) grappes d'émigrants couverts de vermine.

Un pouvoir central assez fort, suivant le romaniste, a chassé des relations privées la guerre, envolée pour toujours dans les sphères supérieures de l'humanité (3).

La nature transformée ; les campagnes riches, paisibles ; les routes excellentes, d'un écartement pareil ; le soleil modéré ; le murmure de l'abeille. Conservateurs des forêts, du cadastre. La terre, avec ses pièces, rectangles aux cultures diverses, rappelle un habit de mendiant.

Les rivières canalisées. Des grues électriques, manœuvrées par un bouton, déchargent les navires de 20.000 tonnes dans les ports. Les mers réduites et construites. Au fond d'une grève, un casino. Par l'étroitesse, la culture, des parcs à la française ou un jardin potager.



La matière a sa métamorphose : la soude, le fer. Machines de Cyclopes, laves de feu blanc, dociles, obéissent au sifflet : une discipline admirable. Les hommes, au torse nu, ruissellent. Mille hautes cheminées : une forêt. La fumée salit un

(1) Voiture. P. Louis Courier.

(2) Renan.

(3) Voir Ihering, *Esprit du droit romain dans les diverses phases de son développement*, traduction de Meulanere. L'on compare le droit romain à un chêne immense, sous lequel vivrait en paix l'univers. C'est certainement en Europe qu'il a été le plus étudié et qu'il a créé dans l'Etat la plus grande coalition.

col, masque le ciel, couvre la ville. Ecailles d'huîtres, guinguettes poisseuses, boules de verre marquent la capitale (1).

Elle est là, énorme, dépasse Rome et Ninive, brise quatre fois son mur comme une vague monstrueuse et s'étend tous les jours. Ses toits y suffisent à peine : l'univers y afflue.

Les rues éternelles, vivantes ou mortes, couloirs d'une prison ; la distance disparaît comme sur la mer uniforme. Un cimetière, le dimanche. Les tours hautes, en bas se resserrent, pressées : on n'y voit pas dans la rue ; les hommes, assis au bas boivent des eaux multicolores, sortent d'un magasin de confections, se dissipent régulièrement dans l'espace, roulent dans les entrailles de la terre ; les maisons gardent les richesses entassées : cartes, bronze, ivoire, livres. Une boutique déborde dans sa montre incurvée, à garniture de nickel. L'asphalte, une « Cité », le plancher d'une mansarde est le sol de la patrie.

Les murs bariolés et sales : plumes, soieries, rubans, velours, corsets, éventails, passementerie pour chapelleries, en lettres d'or, au septième ; des gens éprouvent le besoin de dire au monde qu'ils vendent des chaussettes ; des « âmes » se sont posées là, bourdonnent dans ces cages à mouche, éclairées tout le jour. Les vitres du salon doré ruissellent de mille flammes. Illuminations, fêtes nationales, splendeurs en celluloïd, la nuit, l'Europe entière et le chant des buveurs. L'été qui étouffe fait sortir, par degrés, des odeurs immondes ; la rue gluante du faubourg conduit au four crématoire, ajoute un os de plus au nombre infini des morts.

Le marbre même oppresse ; la passion le brise.

« Ah ! que ne suis-je assise à l'ombre des forêts. »

Un palais, des jardins superbes dans la ville même : la richesse convoitée, asservie ; l'ivoire, l'escalier d'or s'abaissent à la grandeur du maître. Dans sa cellule une lampe discrète éclaire de profil le « sage » qui fait son examen de conscience et son orgueil.

L'innombrable armée des étoiles.

(1) V. Hugo ; de Goncourt ; Maupassant.

***

L'étroitesse infinie du théâtre : la grandeur des choses. Un directeur d'une compagnie d'assurances, un potentat ; un valet, une cariatide ; un huissier nuance avec un art infini les trois saluts réglementaires. Statues de sel aux huits reflets ; les femmes, peintes, emplissent l'air de parfums, reports, exposition de blanc. La bombe et le pétrole.

Des touristes partis d'Australie, sur les ruines de Paris et de Londres, dessinent les arches de London-bridge, les murs écroulés du Panthéon.

***

Mille fils, comme des sonneries convergent aux extrémités du territoire, font de chaque capitale un foyer virtuel ou réel, le centre d'une toile d'araignée, une étoile à mille rayons brisés qui fléchissent aux lignes rouges ou bleues, mobiles des frontières (1). Fils barbés, coupoles d'acier à éclipse, canons invisibles. On forge les États par le fer et le feu : ossuaires, la terre pétrie de chair humaine (2). La neige s'empourpre de sang qui l'entraîne : le fleuve glacé, ouvert à coups de canon. Des nations dorment là : on danse au Ministère de la guerre. Il a des cartes d'Etat-Major.

Une forteresse qui ruine : quelques « pasteurs » chamarrés, du fond de leurs cabinets déchaînent quand il leur plaît la guerre. Tous les penseurs unis dans une prière commune au ciel d'en exterminer la race, de laisser respirer la terre (3).

***

La nécessité l'emporte, dans une rivalité, une émulation infinie : autant de toiles que de foyers, de centres autoritaires, égoïstes sur ce sol divisé en miettes. Mille fils relient les capi-

(1) V. Hugo. Discours de réception à l'Académie ; *Les Misérables*.
(2) *Id.*
(3) Voltaire (Romans). V. Hugo.

tales et tous ces bassins monstrueux, confondent leurs eaux dans une nappe profonde, un réseau pesant, massif. Celui des États-Unis est le seul qui soutienne le parallèle, mais les jointures rares, médiocres : par peur d'invasion, la Russie adopte un écartement différent de rails, la Turquie les repousse et l'Europe ne va pas à Athènes.

Dans cette lutte dramatique, les réseaux internes, avec une vie intense, apparaissent en pleine lumière : de grands courants se dessinent. Malheur à qui n'a pas la voie la plus courte : à la ligne droite la victoire. Gênes détrône Marseille, la reine de la Méditerranée : Constantinople, Orenbourg, Tcheliabinsk, tiennent la route des Indes et de l'Orient.

L'obstacle aussi vient du sol. Après le Sultan, la montagne : les Pyrénées, que les ingénieurs déclarent infranchissables, subsistent malgré Louis XIV : les Alpes, une masse plus sévère.

* * *

On peut, en toute conscience, écrire l'histoire de l'Europe au 1er janvier 1910. Une masse de 329.000 kilomètres ; pas de traces de lassitude ; un roi qui se fait charpentier brise la masse moscovite, dépasse le cercle polaire. Ciselures ou grandes mailles solides, régulières ; pas d'œuvre isolée, de force perdue, de point important qui ne soit en communication, de ligne qui ne puisse se faire vite. Enfin, de son réseau le plus lâche, une masse de 16.881 kilomètres la renforce ; une ligne unique, puissante, la relie à Pékin. C'est un foyer de lumière, un des deux foyers de l'univers.

Sauf en Russie, il faut s'arrêter, écrit un grand économiste : au centre, on voit trembler le feuillage. Pour entendre ces éloges ou doléances, vérifions d'abord les travaux.

I

GRANDS RÉSEAUX

1. — FRANCE

On s'accorde à penser encore aujourd'hui que le chemin de fer fut inventé en Angleterre, mais beaucoup de détails relatifs au début de cette révolution qui a remué le monde d'une façon si complète, sont déjà entourés d'obscurités ou présentés diversement. Des rails qui supportent des voitures que des chevaux traînent ne suffisent pas pour constituer un chemin de fer : au sens exact du mot, il faut que les voitures soient mues par la vapeur ou l'électricité, non par un animal. Autrement, il y a peut-être un progrès : il n'y a pas une révolution, capable d'aboutir par des perfectionnements infinis, à une rapidité parfaite. La première locomotive, la « Fusée », faisait 16 kilomètres à l'heure et stupéfiait : c'était une locomotive, moins par elle-même que par les progrès qu'elle recélait, la puissance dont elle était pleine à l'état latent, virtuel.

Inventée en 1825 par Stephenson, la machine à vapeur ou locomotive étonne les gens savants, ceux qui ont des lumières. Ils demandent à Stephenson : « Mais si une vache se trouve devant le train ? » Et Stephenson répond tranquillement : « Ce sera malheureux pour la vache. » Ce fut le 27 septembre 1825 que sa locomotive alla de Stockton à Darlington, comté de Durham. Cette nouveauté rendit stupides les hommes, ravit leur entendement. Le ridicule, la peur, le ricanement,

le dédain, les essais pénibles, le manque d'habitude entourèrent l'inventeur lui-même souffrant et méconnu. Une deuxième ligne s'ouvre aux Etats-Unis, d'une longueur de 25 kilomètres, le 9 août 1829 et le 6 octobre suivant, Stephenson enfin remportait le prix à la veille de la révolution de 1830.

Cette invention passa en France : la ligne de Lyon à Saint-Etienne s'ouvre en juillet 1832 ; celle de Paris à Saint-Germain en 1835, de Montpellier à Cette, de Paris à Versailles, de Mulhouse à Thann, de Bordeaux à la Teste en 1836, 1837 ; en un mot, d'un centre à un centre voisin ou à une petite localité. L'illustre Arago qui fait construire un chemin de fer en miniature dans les couloirs de la Chambre comme pièce démonstrative, affirme en 1836 qu'on ne pourra respirer dans les tunnels.

Ces essais amènent en 1838 un grand débat parlementaire entre Thiers et Lamartine : les opinions les plus opposées se manifestent et de la discussion, sinon la lumière, au moins le bruit. Tout le monde parla, s'enflamma : on n'entendit que le vacarme comme à un cours on ne perçoit pas celui qui sait mais ceux qui s'agitent. Le poète soutint en vain le chemin de fer condamné et tout retomba dans le silence. Une voix flûtée avait jeté la note la plus aiguë dans ce concert : Thiers qui avait fait des mathématiques transcendentales, ministre des travaux publics, dit à son retour d'Angleterre que « le chemin de fer n'est qu'un jouet d'enfant, dépourvu d'avenir, bon pour aller de Paris à Saint-Germain. » Ainsi, un corbeau empaillé qui remue est le principal ornement du salon d'une devineresse.

Le peuple pense ainsi : un conseil municipal du Doubs ne veut pas de chemin de fer : ça ferait venir la maladie sur les pommes de terre ; les paysans lui attribuent des pluies torrentielles.

Cependant, la réalité était trop forte ; l'expérience éclatante faisait chaque jour des partisans. En 1842, enfin, le 11 juin intervînt une loi qui ordonnait le tracé de toutes les grandes lignes de Paris aux extrémités : à la fin de 1841, la France

ne possédait que 596 kilomètres, par bouts misérables, et le règne de Louis-Philippe était à moitié écoulé.

Les lois, même les meilleures, n'ont pas le don de créer des chemins de fer : il faut du temps pour arriver dans le monde matériel, comme aussi une idée si juste qu'elle soit, met des siècles à faire son chemin, à devenir une vérité universelle, tombée dans le domaine public, à quitter l'état de non-existence. Ici il fallut aboutir, réaliser l'ordre, un travail matériel, pénible, de fondation, lent, obscur, ingrat, qui donnera des fruits plus tard. Planter n'est pas tout : l'arbre exige du temps pour germer. Il faut abattre une colline, percer un tunnel, créer sur une route différente une voie toute nouvelle mais pour jamais, créer de toutes pièces une ligne réalisée sur un creux comblé, apporter des barres de fer et de la terre, éviter les montées, obtenir une voie unie, construire des gares, embaucher des ouvriers, édifier un personnel d'ingénieurs, de mécaniciens, de chauffeurs et de surveillants, éprouver enfin tout l'ensemble, de sorte que les premiers fruits coïncident avec les banquets politiques, la fuite du Roi, la Révolution de 1848.

L'émeute gronde autour de la capitale, arrête voyageurs, travaux : la garde nationale s'embarque à Saint-Malo au secours de Paris.

Contrairement à ce qui se passe d'ordinaire, ici rien n'était changé. Malgré la différence des dates, les temps étaient identiques pour un proconsul romain, un roi d'Angleterre, César et Charles-Quint, Louis XIV et Lavoisier, un envoyé de Rome ou Talleyrand, tandis que la Révolution française était faite le 4 mai 1789, au matin. La règle était identique pour un Grec divinisant la beauté, dont les dieux habitaient l'Olympe, pour Voltaire allant en cinq jours de Ferney à Paris recueillir les lauriers de sa gloire, pour Napoléon I[er] dont les aigles volaient de clocher en clocher jusqu'aux tours de Notre-Dame. Une lettre, légère ou sérieuse de Sénèque, de Madame de Sévigné ou de Pline le jeune allait du même train rejoindre le destinataire.

C'est précisément ce moment brutal et décisif de séparation

qu'il s'agit de déterminer quand c'est presqu'impossible de le faire et que tout pourtant concourt et s'associe pour presser d'y parvenir. Une illustre pléiade de romanciers immortels, E. Sue, Dumas, Paul de Kock, Balzac, George Sand, Feuillet, Flaubert, dont l'ensemble constitue toute une bibliothèque, brilla en ce moment comme un arc-en-ciel éblouissant, qui domine une cîme se détachant à peine de la terre petite. La locomotive heurta le livre et ce choc aigü, prodigieux et étrange, produisit par une pente presqu'insensible, au milieu de courants en sens opposé, des changements dans les âmes. Des âmes que le calme profond de la campagne et des villes mortes avait laissé intactes ressentirent mille émotions inconnues ou des sensations nouvelles. Les émotions, mutilées, devinrent fugitives par le chatoiement incessant de mille lieues, par la distance ou l'oubli. L'homme devint immense par la vue, la rapidité ; il devint presqu'infini, déployant ce qui était un, concentré et se dispersa dans l'espace. Il accrocha son moi aux feuilles infinies des arbres de la route qui passe. Il s'agita, se répandit, s'évanouit dans l'univers, dans la poussière qui obscurcit. On ne voit plus : on a fini d'être.

Vue isolée, la vitesse trouble, ravit le sentiment. C'est pour cela que l'homme, celui qui se possède, ne court pas dans la rue, ainsi qu'on lit dans Cicéron au livre 1er, § 36, de ses *Offices*. Par application de ce principe, Bossuet refusa de presser le pas malgré la pluie qui commençait ; un prélat français ne voulut jamais monter dans un chemin de fer, et fit dans son carrosse, avec plus de dignité, toutes ses tournées épiscopales.

La locomotive a tué l'homme : avec ses routes droites, infinies, blanches et raides, la « Notitia dignitatum », l' « Ordo orbis terrarum » entrevu, la « Majestas pacis romance » existent davantage. L'effort a été si grand qu'il a déformé le sujet, en instituant la puissance et ce sujet, c'est-à-dire la pensée qui fait tout manœuvrer n'existe que dans le repos, à la tête, non dans les intervalles, les moyens, un homme d'équipe, un chef de gare, de division, un directeur de compagnie, un con-

ducteur de train qui hèle. Il réside dans l'homme lui-même étranger à cette agitation formidable.

Le penseur s'est isolé et au temps de Rome fuyait la foule à Rome et à Baïes. Il n'y a que la méditation qui fasse l'homme et l'homme est tout entier dans la pensée tranquille, non dans Rome ou dans un village, mais hors du mouvement lui-même. La pensée, la science est réfractaire, bien que ce soit la pensée qui ait constitué le mouvement. Dans une opposition, avec un « rapide », un atome, une molécule cosmique, la pensée se transporte elle-même à l'infini. Sénèque vécut à Rome ou en Sardaigne, Kant à Kœnigsberg, Boileau à Auteuil. Newton dans un jardin et Voltaire à Ferney, immobile comme un Romain dans sa chaise curule.

Du côté de la foule, on saisit la vie immobile des provinces comme des eaux que rien ne trouble, dont le lit s'aperçoit et des caractères immuables retirés en des rues silencieuses. Les âmes ne sont pas déchirées ou distraites, emportées comme des caisses à savon, légères comme des hirondelles. En face de l'observateur, des caractères profonds, isolés, tranquilles, qui pensent, méditent, peuvent se venger ; voilà la limite des deux mondes.

Il faut l'étudier car ils se séparent brusquement, presque sans transition. Au roman d'aventures éloigné, isolé, fouillé, long, lent par les événements qui s'enchaînent et se dispersent, succède la vie rapide. Ulysse ne met plus dix ans à rentrer chez lui. Les diligences mènent l'homme comme le cerveau, le climat, les circonstances, le lieu, les hommes. Mais aussi le géant est emporté, ligotté dans un compartiment sans ajouter au poids total. Abîmée dans sa douleur, Phèdre voyage avec les dames seules ou dans un wagon réservé. Archimède oublie de s'arrêter et commet un délit. On se séparait autrefois pour toujours : on ne pense maintenant qu'à se revoir ou à se quitter.

Il y a là, en définitive, un concours de circonstances nouvelles. A la cour d'une ferme, d'un hôtel à messageries qui, dans sa cour irrégulière, ses murs, sa mare, son tout, a recueilli le passé devenu éternel, immobile, succède la démo-

lition, l'arrivée brusque, la vision de la chose disparue dans une seconde, le passage dans une gare réglementaire. Les chemins de fer ont chassé les diligences.

En France, après quelques froissements imperceptibles aux alentours de 1848, la débâcle commence à partir de 1850 et la masse entière se prend, tous les travaux dessinés à l'horizon se précipitent. Le Prince Président inaugure la ligne de Paris à Dijon le 1er juin 1851, de Paris à Strasbourg le 1er juillet 1852 : elle va à Reims en 1854, à Marseille, à Bordeaux en 1856, à Rennes en 1857, à Saint-Malo en 1864, à Brest en 1865. Les lignes sont complètes du centre aux extrémités : la Révolulion a mis juste un quart de siècle pour créer un système stellaire que déforme le Massif central. C'est ainsi que la locomotive remonte avec peine le courant pendant le second Empire, que cette époque est une période de transaction, d'alliance ; qu'avant, tout nous semble préhistorique ; qu'après, l'établissement du principe dans ses mille applications nous conduit insensiblement, grâce à un long effort, à l'état contemporain.

Il n'eut pas lieu sans vicissitudes : des crises financières, contre-coup des crises politiques, des accidents dignes de mémoire, des cris affreux, du sang ; une grosse dame fond comme de la graisse (1). Il fallut toute la sévérité dans une nouvelle application des ordonnances et des nouvelles pour calmer les craintes, décider à remonter en chemin de fer. Il ne subit qu'un léger ralentissement par les éclats de « l'année terrible », pendant laquelle M. Thiers voyagea pour aller mendier des secours, les cinq milliards de rançon, l'incertitude du gouvernement qui ne trouvait ni nom, ni preneur, et Paris, après Versailles, redevint la capitale de la France. Paris (2) ! Avec une centralisation vingt fois séculaire, de

(1) Louis Delmer, *Les Chemins de Fer*.

(2) Si César et Napoléon tendent à se confondre dans notre esprit comme ayant gouverné d'une façon autoritaire des nations classiques, César, malgré le mot « quirites » jeté insolemment aux soldats qui hésitaient à avancer, marquant ainsi la différence du civil au militaire, César semble cependant avoir davantage réuni en lui l' « imperium », c'est-à-dire la

Napoléon à César, César, dix siècles de droit romain. Napoléon, une spécialisation profonde, définitive, la haine plus prononcée de tout ce qui n'est pas militaire — les Bourbons, les reliant, famille sans égale dans l'histoire — les ordonnances et coutumes parcheminées — la vie s'était peu à peu retirée complètement des provinces et parce qu'il faut que quelqu'un commande dans l'Etat comme dans la famille épuisée sous un maître, Paris envoyait chroniquement par le train des ordres, des chansons, des modes et des fonctionnaires. Napoléon déchu, il y eut de meilleurs esprits dans le conseil municipal, et avec « les rayons de la liberté rajeunie » les députés dépendirent davantage des électeurs qui demandèrent des chemins de fer conçus enfin pour eux-mêmes.

Ainsi que par les rayons émanés d'une étoile, Paris com-

source et la somme de tous les pouvoirs dans les plis de sa toge pour succomber sous le poignard.

En dépit du manteau un peu flottant du sacre, Napoléon, soldat heureux, petit caporal, instituant une hiérarchie (cardinal, maréchal... professeurs en dernier : Voir Reclus (E.), (La France) semblera toujours ne s'être élevé que par les armes comme il succomba par elles. Ce fut lui-même qui, dans une antithèse vivante et ironique, remarqua ne devoir durer que par son Code civil.

Si, au point de vue philosophique, l'on considère le pouvoir, le commandement comme une lourdeur, une brutalité, une faute, Napoléon, à ce point de vue, apparaît comme le type le plus accusé du sens autoritaire qui commande militairement et ne permet pas la réflexion, la discussion, la désobéissance. Au civil, il continue l'Inquisition et sans feinte : « Tant que j'aurai une épée, je m'en servirai pour couper la langue à tout avocat qui dira du mal de mon gouvernement. »

Le gouvernement, c'est lui, sa volonté unique. L'on pourrait laisser aux psychologues et aux historiens un parallèle bien curieux entre Napoléon et César, mais il est cependant permis aux profanes de recueillir les traits généraux, essentiels. César, après ses expéditions militaires, a le front ceint d'une couronne de laurier qui lui fut agréable surtout parce qu'elle cacha sa calvitie et porte la toge : il est ancien avocat, écrivain, orateur, et semble représenter moins aigrement le principe d'autorité ou le glaive contre l'avocat.

L'avocat est ici l'autre principe, le principe de la satire, de la discussion, de la raison, de la moquerie, la vie même, le fondement de la liberté et de la caricature Il se succède dans tous les âges, se levant contre le pouvoir

muniquait avec les provinces, mais les provinces ne communiquaient pas entre elles : c'était fini à moins d'être sur le trajet d'un rayon. Il fallait les relier entre eux par des cercles concentriques à l'étoile elle-même ; puis ces rayons primitifs, essentiels, assez rares ne cessaient pas de laisser entre eux des superficies considérables dans un territoire riche, à population dense. Il fallait, en 1870, d'autres rayons partant de Paris ou d'ailleurs, à mesure que s'écartent les rayons primitifs. De là, la nécessité d'une deuxième et d'une troisième courbe, théoriques, mais qui dans la construction se sont fortement enchevêtrées à mesure de l'éloignement du temps ou que des influences politiques confondirent. Les énumérer serait un travail insipide et facile, comme de s'arrêter au désordre inévitable de quelques chemins de fer électoraux.

C'est à la nomenclature administrative qu'on peut s'adresser pour juger exactement de la perfection de l'œuvre de la France « organisée par l'Empereur ». Eparpillées aux quatre

qui profère les mêmes menaces : Socrate contre Critias et Chariclès ; colère de Chariclès (Xénophon, *Mémorables*, Liv. I, 23) ; Descartes contre la Bible (*Discours de la Méthode*) ; Pascal contre Aristote (*de l'Autorité en matière de philosophie*) ; Figaro contre l'Ancien Régime ; P. Louis Courier contre de Broë ; Monnier Henri, Flaubert, Murger contre le bourgeois bête et satisfait (*Mémoires de M. Prudhomme ; Madame Bovary* et la correspondance de Flaubert, *Scènes de la vie de Bohême*) ; la caricature sous Louis-Philippe avec Daumier et les autres, J. Favre, Berryer, Thiers ; Rochefort contre l'Empire avec la *Lanterne*, Lachaud contre le procureur général avec ses *Plaidoiries*.

Cette littérature immense souligne et signale maintes fois, sans le savoir, le principe, l'opposition et l'antithèse. On peut trouver la démonstration, l'établissement réel du principe dans Sainte-Beuve, un critique. Présider, dit-il, c'est commander, imposer, prétendre être le premier et le plus fort. Être impératif constitue une faute de goût, une brutalité. Ne commandez pas et ne soyez pas attachés, esclaves ; pensez, mais sachez penser : tenez votre esprit vivant et fluide ». Telles sont ses conclusions aussi énergiques que précises.

Je suis chose légère et vole à tout sujet, dit La Fontaine, dont la vie libre répond à sa théorie et la confirme. L'Empire, la majesté : c'est si peu que rien, dit Rabelais. Le ton autoritaire, une commande, implique un sous-officier. (Sainte-Beuve « Qu'est-ce qu'un classique ».)

coins de l'horizon, les sous-préfectures saisissent les plus petites villes, celles où l'hiver, il y a des loups dans les rues, et toutes les sous-préfectures sont reliées par un rail ininterrompu.

Comme pour la ligne qui réunit Espalion, et qui a 23 kilomètres, on met dix ans, après vingt ans d'études ; à l'étranger, on fait 1.000 kilomètres dans un lustre. On frémit de ces formalités minutieuses en se demandant ce qu'il serait advenu si la France avait été aussi grande que les Etats-Unis ou les Etats-Unis aussi bien organisés que la France, si, en Russie, une volonté absolue n'avait pas broyé toutes ces vétilles qui gravitent autour d'Espalion, bornes que la raison elle-même posa, pondération, discernement, méthode, mais qui s'incarnent dans mille effets ridicules, car c'est un effet identique du despotisme de se borner dans les grandes et les petites choses, comme d'aller en une fois, ainsi qu'une machine, jusqu'au bout de sa course.

Enfin, des embranchements pour les centres miniers industriels, toutes les grandes lignes refaites, les gares reconstruites, le matériel renouvelé, après usure, la double voie de Rennes à Brest, en 1899, trahissent les progrès réalisés depuis 1870. L'œuvre est achevée : par rapport à la superficie, elle est double des Etats-Unis si célèbres, et si l'on prétend qu'il y a dans le réseau des dissemblances extrêmes, on peut répondre qu'elles lui sont proportionnelles, en nombre et en grandeur.

En 1909, la carte change : toutes les considérations relatives aux chemins de fer s'appliquent aux tramways à vapeur, électriques, ces capillaires qui constituent des transitions insensibles. C'est la carte du département, le 86e de la France. La préfecture ou la plus grosse ville, au centre ou non, revêt le rôle d'une capitale, devient une étoile qui attire et qui rayonne : tramways urbains, suburbains et avec une jalousie qui paralyse quelquefois, un lieu propice, plus rarement une entente entre deux départements, l'entreprise est simultanée dans cette réduction du théâtre. Les agglomérations, surtout les chefs-lieux de canton, jadis délaissés, apparaissent en pleine lumière en dépit d'une expropriation révélant l'état hypothé-

caire d'un « citoyen » qui fait écarter la ligne ou du seigneur du pays qui peut aller chercher la gare avec ses chevaux.

Cependant, la jonction est capitale entre une préfecture et une sous-préfecture, une grande et une petite ville, un port et des lieux de plaisir qui s'échelonnent le long de la côte. C'est la substitution d'une ligne droite à une ligne brisée ou absente : l'œuvre progresse d'elle-même entre ces deux points. Les bourgs sont les étapes que les extrémités sollicitent en tous sens. Même phénomène en France que dans l'univers : un département pèse, influe sur les départements limitrophes. Il y a une projection et l'étincelle sauta quelquefois du Midi au Nord créant ainsi plusieurs foyers qui favorisent la dispersion. Entre les chemins de fer et les tramways a commencé une lutte très vive : elle cessera le jour ou par suite d'une nouvelle pente, le transit des hommes et des choses aura trouvé, en creusant son lit, sa voie nouvelle et sa vraie direction — emportant la voix d'un second évêque qui conseillait aux maires de ne pas solliciter de chemin de fer pour leur hameau. « La vie paisible des campagnes ; l'agitation malsaine des cités ».

Les années 1910, 1911 furent particulièrement remarquables dans tous les départements qui représentaient un morcellement, un émiettement aussi énergique de l'œuvre. Quelques-uns s'achèvent ; le reste entrepris. Tous doivent être livrés à l'exploitation dans un court délai, combler le vide du chemin de fer.

Toute la période postérieure à 1895 est virtuelle, aurait pu ne pas être, en ce sens que par le retard dans le début de l'entreprise ou par la longueur de la construction, l'œuvre entière aurait pu être terminée en 1895.

1910 seulement amène la Révolution interne, la fin de tous les maux. Au centre même, la ligne de Montluçon à Clermont-Ferrand malgré la montagne ; le viaduc des Fades, le plus beau du monde ; un éboulement, causé par l'eau, empêcha la livraison. Enfin, les deux sous-préfectures qui restent, Florac, Barcelonnette marquent les Alpes. Si la ligne d'Aurillac à Sévérac-le-Château par Espalion aboutit, c'est un

gain de 120 kilomètres, une rivalité entre deux compagnies.

On pense enfin aux relations extérieures, tant l'œuvre interne pleine déborde, saute pour ainsi dire par-dessus ses frontières. La question d'un tunnel entre l'Angleterre et la France se présente comme une nécessité qui s'impose. On exécute en dix-huit mois la ligne de Corbiou à Bouillon, frontière belge, attendue depuis plus de trente ans ; la ligne de Saint-Dié à Schlestadt-Sainte-Marie pour l'Allemagne, à travers les Vosges, dont on parlait déjà en 1864.

Avec l'Italie on ne communique au Sud que par la Corniche entre Vintimille et Gênes depuis 1872, au Nord par le Mont Cenis, qui imposent des détours. On veut une troisième ligne au centre, sous le col de Tende, entre Coni et Nice (1).

On pense enfin à remédier au percement du Simplon dont on n'a pas prévu l'effet et qui absorbe tout le trafic entre l'Allemagne et l'Italie. Gênes est à 400 kilomètres de Genève : Marseille à 521. Trois projets sont proposés : 1° une ligne de Frasne à Vallorbes gagne 17 kilomètres sur Paris-Lausanne : 2° une ligne Saint-Amour-Bellegarde raccourcit de 68 kilomètres Paris-Genève ; 3° la ligne de la Faucille de Lons-le-Saunier à Genève gagne 114 kilomètres sur la ligne actuelle Paris-Genève et paraît la meilleure.

On ne considère plus le Mont Blanc comme un obstacle éternel ; il existe un projet de tunnel de 12 kilomètres entre Chamonix et Courmayeur.

Les Pyrénees seules restent intactes ; les ingénieurs les ont déclarées infranchissables en 1881 et les voyageurs se contentent des deux voies aux deux extrémités, à 400 kilomètres de distance, malgré les vingt ans de négociations. Il y en aura trois nouvelles, avec le ciment armé : 1° celle d'Ax-les-Thermes (Ariège) à Ripoll ; 2° celle d'Oloron (Basses-Pyrénées) à Zuera ; 3° au centre, celle de Saint-Girons (Ariège) à Sort sur la ligne projetée de Lérida à la frontière. Le dernier problème est une voie internationale.

Tel est ce réseau de toute beauté, un des plus puissants du

(1) Chambre des députés, juillet 1905.

monde, aux mille incarnations du pouvoir ; l'ordonnance royale du 7 juin 1826, de Saint-Etienne à Lyon ; les mâles agitations de la liberté sous Louis-Philippe ; l'Empire, un instrument de règne. Les trois périodes de l'histoire ; discussions du principe ; travaux d'art ; relations internationales, la complexité du problème. On peut tout espérer de l'avenir dans le plus beau royaume sous le ciel : on doit bien plus au passé. Après la montagne, la plaine.

Avant, la Bretagne jusqu'à la dernière heure, immobile, à l'autre bout de l'Univers. Un château, un parc de 2 hectares entourés de murs ; la mare aux eaux vertes ; le silence éternel des arbres qui la cachent en 1848, mais un chercheur obstiné révèle (1) qu'en 1843, 1845, à Mantes et près de Poitiers, on dut envoyer la troupe, protéger ouvriers, géomètres contre les hommes d'écurie, propriétaires, maîtres du sol. Cette révolution avait eu son aurore : la loi de juillet 1793 : au moins 2 lieues par heure. L'œuvre interne est finie en décembre 1908 : Espalion a succombé. Le réseau fait l'admiration universelle, suscite le désir, dépasse presque tous les réseaux, brille la nuit, comme un flambeau ; il a enseigné le monde, laissé deux sous-préfectures, Castellane et Barcelonnette.

La rapidité a presque doublé de 1858 à 1908 ; elle est parfaite de Paris à Calais et suscita le Paris-Côte-d'Azur, puis Paris-Côte-d'Argent : Paris-Brest fait défaut. Il est vrai qu'à cause de l'encombrement on ne peut quitter Paris en 1911, et, pour cette raison, l'on construit une ligne nouvelle de Paris au Havre et à Chartres : un tronçon Surdon-Couterne donnerait Paris-Côte-d'Emeraude et Paris-Brest ; ce tronçon se fera pour les transatlantiques. Il est vrai qu'on n'a pas la ligne la plus courte pour Nice, puisqu'elle fait un grand détour par Marseille ; la ligne fut faite quand Nice n'appartenait pas à la France, et on livre la ligne d'Aunot.

Telle est cette œuvre antique qui possède tous les tableaux ; on veut faire des chemins de fer en Corse où les expropriations ont effrayé. La vie est partout en 1911, au centre, aux

(1) Laurent de Villedeuil, *Bibliographie des chemins de fer*.

extrémités : l'œuvre semblait définitive : elle s'enrichit tous les jours. Elle commença en 1845 (1) ; on se disputa pour acheter des actions de chemins de fer. M. de Rothschild refusa d'exécuter la ligne de Paris à la frontière belge. En 1911, beaucoup de capitalistes ont perdu beaucoup avec les actions des compagnies ; les employés font grève, tuent les voyageurs, envoient de l'huile pour des pommes de terre, à Landerneau au lieu de Carpentras. Ici finit l'histoire ; là commence leur liberté (2).

---

2. — ANGLETERRE

Forêts, verdure : nuages. Les nuées, filles de l'air, puisent l'eau et la laissent retomber dans la mer qui l'isole et la voile : la joie des vagues est terrible.

Grands corps aux yeux bleus, farouches, cheveux d'un blond

(1) De la Siboutie, *Rev. hebdomadaire*, 1910.

(2) On veut une ligne transversale par la Charte-Dieu, mais la ligne directe Dijon-Calais manque toujours ; en Corse, oubliée par l'Empire et la République, on commence une ligne. La question des tramways est résolue ; certains départements finissent le premier réseau ; d'autres commencent la troisième. On veut des tramways inter-départementaux ; l'œuvre est presqu'absolument complète en décembre 1911. Malgré sa puissance, le réseau est loin d'être uniforme. Au début de 1908, on a les dix départements les plus pourvus *(Revue scientifique)*.

Il n'est pas permis de tenir compte d'éternels projets, mais on sait aujourd'hui quel est le temps nécessaire pour faire un réseau de tramways ou une ligne de chemin de fer, que la puissance d'une ligne est infinie. On a tous les progrès depuis 1908, des projets votés dans le Finistère, le Morbihan, loin de Paris ; un noyau central (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise) qui tend à se confondre avec le Nord (Somme, Pas-de-Calais) avec l'Ouest, par le Calvados, la Manche. On saura surtout si l'exploitation est meilleure par les Compagnies ou l'Etat. On a deux courants très nets, très distincts ; l'un tend à desservir les régions déshéritées ; l'autre à unir le réseau aux pays limitrophes : ces deux systèmes, prévus par la théorie, aboutissent à une voie parfaite.

rougeâtre, estomacs voraces, repus de viandes, réchauffés par des liqueurs fortes : pas d'amour. On ne vit pas sans d'énormes viandes : ils tuent et incendient ; la chasse à l'homme est tout ; le meurtre, un métier, un plaisir ; aux femmes la terre et les troupeaux.

Ils ont vécu toujours sur leurs navires, riant des orages ; l'un tue les 84 moines du monastère ; un autre prend le roi, lui coupe les côtes jusqu'aux reins, arrache les poumons par l'ouverture en forme d'aigle. Harold saisit son rival et 600 habitants, leur fait crever les yeux, couper les jarrets, scalper le crâne, dévider les entrailles : c'est la loi. Féroces et laids, ils boivent nuit et jour, tuent ou vendent leurs enfants, s'installent avec leurs châteaux forts, comme une armée, attaquant la France, le Danemark, le monde connu, et fondent l'abbaye de Cocagne.

« Les murs sont en pâtés de chair, de poisson, riches viandes ; les tuiles, gâteaux de fleur de farine, les créneaux, puddings gras » et les caves regorgent. Un couvent de jeunes nonnes à côté, qui « apprennent une oraison ». Festins, cohue, comédiens, confiseurs, mimes, cuisiniers, parasites, courtisanes. Des fûts énormes aux murailles. On hurle et on consomme 104 bœufs. Faute de porc, le roi mange un homme et fait tuer après trente moutons.

Derrière sa charrue, le pauvre patauge dans la boue, tisse à la lumière dans sa masure, au jour avare, résigné, devant ces cavalcades empanachées, tumultueuses, hurlantes « dans le silence et l'éternité du cercueil ».

Le pays des chiens, des hommes, velus, énormes : la folie furieuse. Au-delà, brisée, infinie, la constance du sage s'étale comme une nappe tranquille.

***

Des siècles après, la hauteur ne tombe pas : les mœurs éternelles (1). Shakspeare qui écrit, sait la grammaire, passe pour un barbare : portefaix, charretiers, grands seigneurs

(1) En 1606, *Le Roi Lear*, Acte III, Sc. 7.

ivres, font irruption. Une foule grouillante, hurlante. Toutes les ordures de la langue, les mots les plus vils éclatent comme des fusées entre chaque page. C'est dans l'âme du poète qu'une femme tombée fait jaillir la pitié du ciel. Mais « les cendres de Cicéron ne servent qu'à boucher une futaille », dépassent les « magnifiques témoignages de notre néant » d'un tapissier décorateur.

Nulle part, avec la fragilité de la vie, on ne s'est tant attaché aux origines, dans un retour, à la vie, la seule forme de l'être qui sort à peine de la matière. Dans la boue, la neige, le brouillard, amorphes, transi de faim, de froid, des épées aiguës qui déchirent, la faim dans un sanglot. On put se chauffer, s'éclairer, se nourrir derrière un mur, et la première parole fut de raconter ce qu'on avait souffert, tant le souvenir de la morsure qui vous prend comme un tigre, l'hallucination, le délire est resté à la face du Dieu comme un soufflet, un outrage. Ainsi, un groupe de malheureux, à genoux sur la grève, remercie Dieu de leur délivrance : l'homme, un moucheron, disparut pour ne plus revenir dans la mer infinie et sans rivages.

* * *

Là, par conquêtes ou annexions, affluent toutes les richesses de l'Univers. Londres, le plus grand marché d'or ; le sang des nègres filtre à travers les maisons de granit de Liverpool ; les sculptures sacrées volées au temple ; les palais éclatants de porphyre ; des parcs, d'une verdure éblouissante, de trois cents hectares ; les bœufs tachés, luisants, admirables ; des serres si hautes que les palmiers y vivent en forêt : on se croit dans l'Océan, couvertes de rosée ; des rampes d'escalier en argent massif ; les caves où les draps ne sèchent jamais ; un mendiant mort sous la neige. Ils se poussent de l'épaule dans les flots (1).

(1) « La spoliation de tout un peuple, voilà la base hideuse de la puissance anglo-normande ». Michelet, *Histoire de France*, Chap. V, Liv. IV.

***

Malgré l'amas, la richesse, les transports sont peu sûrs. En 1662, 6 voitures publiques, récentes, sont attaquées. Le vice-roi requiert des paysans pour tirer sa berline de la boue, sur la route de Londres à Dublin, une fondrière en 1685. En 1740, on met 7 jours de Londres à Edimbourg ; en 1742, 2 jours de Londres à Oxford, 6 heures en 1832 par diligences inversables : l'art a fait des progrès.

Les chemins de fer qui y sont inventés sont mal accueillis : ils vont vider les campagnes, troubler les mœurs. Grands propriétaires, pairs, se refusent à laisser couper bois, parcs, prairies. La fumée tuera les oiseaux, les bestiaux ; les étincelles mettront le feu aux récoltes, aux villages ; le bruit troublera les châteaux, les troupeaux : c'est la ruine des aubergistes, des maîtres de poste. On ne trouvera jamais assez de fer pour les grandes lignes. Le train déraillera pour une vache, sans pouvoir lutter contre les voies navigables. Un député déclare au Parlement que c'est une invention diabolique : Cooper, le grand chirurgien, engage Stephenson à renoncer à couper les grandes propriétés, présage la destruction de la noblesse.

Concédée en 1826, inaugurée en 1830, la première ligne du monde, Manchester-Liverpool, qui met une heure et demie pour faire 50 kilomètres, a le premier accident. La « Fusée » tue un homme politique devant Wellington, qui ne voulut remonter en chemin de fer que pour se rendre près de la reine, à Windsor, en 1842 ; la reine elle-même n'en usa qu'en 1843.

Sorti du meeting de 1834, le réseau est déjà en pleine vie. Grâce à cette avance, l'Allemagne ne le dépasse qu'en 1875, la France en 1880. A la fin de 1909, l'Angleterre l'emporte encore sur l'Allemagne, dans une proportion pour ainsi dire absolue, sans histoire.

On ne compte qu'avec les propriétaires du sol ; le chemin de fer de Greenwich coûte plus de quatre millions le kilomètre ; Londres, Birmingham — Birmingham, Liverpool sont

de 1833 ; 5 compagnies se disputent la concession Londres-Brighton, pour l'aristocratie des bains de mer.

La fortune pour les actionnaires : manœuvres, boutiquiers, commis, domestiques, commerçants, bourgeois, prédicant, gentleman, fermer, grand seigneur, souscrivent à l'envi. Plus de classe. Des bourses en plein vent dans les villages : on va remplacer les chemins vicinaux par des chemins de fer.

Les titres tombent au-dessous du cours dans une panique : chacun veut être remboursé, nul ne payer. Les fonds publics fléchissent : il faut vendre à pertes énormes, au lieu de gains subir la réalité.

Mais la spéculation a créé des lignes importantes dont l'influence se fait sentir : machines, manufactures se multiplient. Quelques titres remontent : le « Grand Occidental » donne 7 0/0, celui de Birmingham, plus de 11 0/0 du capital primitif ; les ruinés eux-mêmes disparaissent dans l'indifférence, l'activité générale.

En 1843, vingt-quatre lois relatives aux constructions passent devant les chambres : quarante-huit en 1844. Journaux pleins d'annonces : au lieu de trois feuilles spéciales, vingt et une. La fièvre commence en 1845, dure neuf mois consécutifs. Les Compagnies de chemins de fer naissent par enchantement. Le Parlement autorise plus de 4 000 kilomètres ; ingénieurs payés au poids de l'or ; les plus célèbres, des engagements avec quinze, vingt Compagnies différentes ; le fer hausse de moitié ; le prix du sol sans bornes.

La fièvre comme au temps de Law : jeunes, vieux, sains, malades, riches, pauvres, laboureurs, laquais, cochers, surtout des femmes, nourrissons à la mamelle, vieillards sur le bord de la tombe. L'enivrement général ; les pères, le pain de leurs enfants, les banquiers, leurs dépôts, jettent tout aux pieds du Minotaure, dans ce gouffre infernal.

Les fondateurs inscrivent des noms supposés ou connus, falsifient les livres, créent des votes factices, écoulent leurs titres à temps. Puis la tourmente, une débâcle ; la ruine générale. Des émigrés : on ne trouve plus les souscripteurs.

C'est la crise de 1845, pleine de mouvement et de vie, que les

Anglais eux-mêmes appellent la « grande folie » des chemins de fer : celle de 1836, l'ordinaire.

* * *

Un régime plus sévère remplace une liberté sans contrôle : il faut souscrire réellement pour obtenir une concession, subir des inspecteurs. On veut partout des lisières et c'est une agitation nouvelle, mais les Compagnies doivent céder de leur dureté pour les voyageurs occupant les places les moins chères et couvrir les « troisièmes ».

Elles n'étaient pas sans ennuis ; payer trois millions un terrain de 125.000 francs à un Lord avec les intérêts par chaque jour de retard ; un autre s'oppose à une ligne qui s'approche de son parc sans l'entamer ; tracés allongés par la volonté d'un seul ; rectifications ultérieures, coûteuses ; hommes d'affaire, de toutes tailles, au seuil du palais de Wetsminster ; directeurs infidèles ; l'un amasse 10 millions et tombe ; tous ont abdiqué devant lui ; ingénieurs aux calculs précipités ; entrepreneurs, sous-entrepreneurs avides ; ouvriers, hâves, dupés, qui sèment partout la terreur ; l'édifice de la chose publique troublé par des railways jusque dans ses fondements. Les ingénieurs, Stephenson, qui lèvent des plans, insultés, frappés à coups de fourche dans le Lancashire ; les enfants leur jettent des pierres ; chez le duc de Bridgewater, levés au clair de lune avec des lanternes sourdes ou le dimanche pendant les vociférations des clergymen : tout çà, c'est la libre Angleterre, assez forte pour tout vaincre et tout dire.



Aucune pensée d'ensemble n'a présidé à ce réseau, le plus touffu d'Europe que les mouches ont dessiné. Sa force inouïe, qui ne semble pas près de s'éteindre, reproduit la forme du théâtre et porte dans une circulation intense l'échange continuel des produits manufacturés, le blé, les fruits des deux mondes.

En dehors de son œuvre, il semble impossible d'évaluer, même d'une façon approximative, la part considérable qui leur revient, par ses ingénieurs et capitaux, dans la construction même du globe.

Leur part est moins grande dans les idées générales : d'après les spécialistes, toute la philosophie anglaise est puérile, mais ses architectes débarrassent Versailles des 300 chaises percées qui y fument. Leurs défauts, égoïsme, orgueil, hypocrisie, une source commune, aux tracés innombrables, méthodistes, la Bible et les cotonnades ; la distinction entre la matière et l'esprit, « un commerçant n'est pas un gentleman » ; l'absence de goût ; leur peinture, jaune, verte, aux tons criards. Dans les collèges, aux parcs admirables, des corps d'athlètes l'emportent à la boxe ou l'aviron : avec les mœurs grecques, ils sont restés des Barbares, sans lire Philoctète.

***

Isolée par son ruban d'argent, l'Angleterre est deux fois sauvée par la tempête de l'invasion qui l'oppresse : la marine est la raison de son existence. Elle sème l'or et la guerre, s'allie au Japon, attaque en pleine paix l'univers, surtout les faibles, Danemark, Boërs, Portugal : à des armées bien nourries, siphylitiques, les plus grands cuirassés du monde ; une discipline de fer, fusille l'amiral Bing pour n'avoir pu, malgré la mer, s'approcher assez des ennemis. Un accident arrive à un navire, près de la côte : on peut sauver tout le monde. Le commandant fait prendre la position réglementaire et l'équipage entier, l'arme au poing, s'enfonce lentement dans l'abîme. Pendant des manœuvres, un navire reçoit du vaisseau amiral un ordre effrayant : obéir est la perte de ce vaisseau. Il se fait répéter l'ordre, l'exécute, coule le cuirassé : sur les flots, le chapeau de l'amiral. Il était ivre. Enfin, ils se peignent d'un mot romain, épique : « Si nous étions justes, nous ne durerions pas un jour » et justifient Taine, leur historien : « L'homme est un gorille cruel » : il a un palais métallique. Chaque port détermine un système.

Sauf les rails, leurs produits n'ont pas d'œil : la première Exposition universelle que les chemins de fer rendent possible révèle leur infériorité. Ils déclarent Suez impossible pour les ingénieurs, ruineuse pour les actionnaires mais achètent toutes les actions et veulent s'emparer du canal. Enfin, ils construisent pour l'univers : on peut citer surtout l'Afrique, l'Argentine et les Indes (1).

---

3. — ALLEMAGNE

Trente-sept Etats et uniformes de douaniers : l'effroi du voyageur en 1830. Intérieurement, la réunion de toutes les formes de gouvernement que la raison humaine peut concevoir et quelques autres encore. Cercles, principautés, ducs, margraves, burgraves, marquisats, chapitres, royaumes absolus, villes républicaines qui grouillent, s'enchevêtrent : un jeu de patience. Le pays classique de la neige, des sapins et des châteaux qui, la nuit, projettent une si grande lumière dans l'histoire ou les romans d'Erckmann-Chatrian. Un baron brave le roi de sa tour solitaire.

L'un l'emporte au centre, recueille tous les proscrits à l'instar de Romulus, fait de son pays un refuge de criminels ; son successeur, sous les impôts mine son peuple, sa noblesse, brûle les livres de son fils, achète les plus beaux hommes de l'Europe, soufflète, frappe à coups de bâton les hommes, les femmes du peuple, les ministres du Saint-Evangile qui regardent la parade. « La place d'une honnête femme est à son ménage ». Tout le monde fuit à son approche.

Il habite un pays où l'on est sans meubles pour s'asseoir, sans chemises pour s'habiller, sans froment pour se nourrir

(1) De Franqueville, *Du régime des travaux publics en Angleterre*. — Walter Scott, *La prison d'Edimbourg* ; sur l'Ecosse et l'Irlande : le début.

si on ne le fait venir de Magdebourg, mais un tel ordre dans les finances, tout s'exécute si militairement, l'obéissance si aveugle que 400 lieues sont gouvernées comme une abbaye.

Le teint rouge, jaune et vert ; sans cou ; son gilet, trois mètres de tour ; la salive, de gros mots, à ses lèvres, ses ordonnances. Il casse un jugement qui condamne un conseiller à l'amende, le fait pendre, puis un juif, un braconnier. Sur sa table, deux pistolets chargés de gros sel : pour une maladresse, un domestique perd une jambe, l'autre un œil. Devant lui, un fonctionnaire meurt d'effroi.

Sur le front de ses troupes, il cravache un major qui prend un pistolet, tire une balle dans les jambes du cheval du roi et du second coup se fait sauter la cervelle. Il veut frapper à coups de couteau une de ses filles qui ose discuter ; le laquais ne la sauve qu'en tournant brusquement vers le mur le fauteuil sur lequel il est assis.

Son fils le fuit ; il le rattrape, le saisit, veut le tuer, malgré un général, lui met la figure en sang ; quatre jours après, il veut lui passer son épée au travers du corps, le fait citer devant un conseil de guerre, condamner à mort, emprisonner, saisit son ami à Berlin, lui fait trancher la tête devant son fils qui tombe sans connaissance (1).

Dès le XVIe siècle, un savant, l'œil chassieux ; les soldats, empâtés dans leur ivresse retrouvent sans effort le numéro de leur régiment, bataillon, compagnie (2). Aujourd'hui, la science tellement en honneur que beaucoup de jeunes gens, aux yeux excellents, portent néanmoins des lunettes (3).

La divinité : ses fidèles, les qualités nécessaires, réflexion, méthode, puissance de travail, laboratoires incomparables ; les mathématiques donnent d'une façon sûre le grossissement du microscope, des lunettes astronomiques, la portée des canons aux Français qui ne peuvent approcher, découvrent une planète d'après Le Verrier, le bacille de la siphylis avec la

(1) Alfred Michiels, *Histoire de la guerre franco-allemande.*
(2) Montaigne.
(3) Taine.

méthode de Pasteur. Une tension prolongée; la méthode lourde, immuable, étouffante; leurs études sur les Livres saints, Horace, La Fontaine, une couleur uniforme, et tous leurs matériaux, éditions impeccables, avec une patience sans égale, blocs de marbre, admirables, n'ont pas l'illusion de la vie. La grâce, la mobilité, la vie même leur est rebelle : ils divisent la joie en géomètres (1). Ils ont préparé la moisson. Si Voltaire a la légèreté, M. de Bonald l'ignorance prétentieuse, Molière reste fermé aux Schlegel, leurs plus illustres critiques.

Là seulement, l'abstraction, cette chose élémentaire mais nécessaire, détermine un mirage; les systèmes les plus divers tour à tour brillants et disparus; la philosophie, cette cathédrale de l'esprit, l'œuvre de la raison pure, sans instruments ni matière; la matière, de « l'esprit éteint »; le principe même de l'illusion et de la réalité si frêle avec le subjectif et l'objectif, la plus grande morsure de nous-même, les fondations de l'édifice; de l'être « le moi se pose en s'opposant »; Virgile a employé 43 fois l'épithète immanis, 52, l'adjectif ingens (2); Hegel, le plus grand philosophe que Gratry appelle le bateleur de la pensée et que Taine lit oppressé en province, mais toute pensée allemande, pour être claire, doit être traduite en français.

Dans la patrie de Luther, de Strauss et des disciples de Strauss, ils ont secoué le joug de l'évêque de Rome : les foules énormes, courbées ailleurs sous l'ostensoir : eux sous les injures, les coups, les supplices d'un caporal; le suicide, la désertion, l'épilogue du service militaire : à la table du colonel, tous les officiers rient ensemble.

La flèche traverse tout l'édifice, les mille marches de cette tour de Babel, l'échelle de tous les fonctionnaires divinisés de la police à l'Empereur, et leurs femmes : un grossissement incessant, infini, réciproque, reflète mille feux entre l'antichambre et le ciel; les êtres fixes, machines de précision, automates congelés admirables; Joseph Prudhomme univer-

(1) Jules Poiret, *Horace*.
(2) Hertzberg, *Introduction à l'Enéide*, p. IX.

sels, achevés, immobiles ; un chef de gare à casquette rouge, sur le quai, étoile vivante, pour une heure immortel, contre toutes les règles de la sagesse classique ou chrétienne ; Faust, ce monument unique, éternel de Gœthe à la gloire, la vanité de la science ; toutes les passions communes, le mauvais goût. « Paris, la Babylone moderne » : il n'existe pas encore de lieu d'élection de la vertu. Là, « l'humanité ne commence qu'au noble ou au sous-lieutenant ». Schopenhauer en donne une formule supérieure et définitive : « l'individu, centre étincelant, infini, se paraît à lui-même l'univers tout entier qu'il ne voit plus » (1). Un général, dans une discipline admirable, règle les postes excellentes et les chemins de fer, admis dès 1839.

***

Les premiers sont dus au ministre de Bade : sa statue s'élève près de la gare. Celui de Bavière y voit au même jour un instrument de paix et d'alliance. Conférences entre les Etats. Le chemin de fer de Berlin au Rhin paraît douteux. Guillaume III en 1840 laisse par testament 1.500.000 thalers à la Compagnie qui le construira, contraste avec Louis-Philippe et son parapluie incolore. L'Etat s'occupe des grandes lignes : les Compagnies des lignes secondaires.

Antique, sûre, l'œuvre se déroule avec calme, autorité ; le caractère, l'œuvre méthodique aux mille calculs laissent peu de place au hasard, à l'erreur dans l'exécution, les questions financières, les réalités finies, la perfection, la division du travail, les globes terrestres ; Leipzig pour les livres, Essen pour les fonderies, Gotha pour les atlas ; des guides sans le mot « Ce paysage enchanteur... »

Sans l'unité politique de la France, sa capitale concentrique, ses ondulations rhytmiques, la voie roule sur les morceaux d'un même sol, malgré les jalousies. Dès 1848, à Francfort, on parle de reprendre l'Alsace et la Lorraine : l'ensemble est joint par le Zollverein, le Palatinat, 1807. En avance cons-

(1) Schopenhauer, *Le monde comme volonté*, Livre IV, § 61.

tante jusqu'en 1865 sur la France plus grande, les deux œuvres rivales s'équilibrent presque, grâce à son plan magnifique, tracé à loisir, de 1865 à 1870 où la destinée les sépare.

Elle reçoit une nouvelle impulsion : il faut briser des tendances particularistes, fortifier l'union, des crampons de fer à ce nouvel Etat qui a l'argent, la gloire, des chemins de fer stratégiques pour une offensive immédiate. Il y a bien des troupes spéciales, mais le régime commun n'en reste pas moins essentiellement militaire. Commencé en 1871, le mouvement n'est pas éteint en 1906 : aucun signe d'arrêt, de ralentissement, de lassitude.

En avance constante sur la France, l'œuvre compacte, touffue, pénètre la forêt de Thuringe : plus de pays perdus. Une véritable tour de fer, haute, crénelée, bardée, pointue, hérissée, se dresse sur l'Europe au centre et crève. Le noyau presse sur tous les pays limitrophes, d'une façon unique au monde : le plus grand avec le plus grand réseau. Sa perfection même fournit presqu'un argument aux détracteurs de son extension.

Le Rhin subsiste, éternel, « Fleuve Protée, ceinture des empires, frontière des ambitions, frein des conquérants, serpent de l'énorme caducée qu'étend sur l'Europe le Dieu commerce, grâce et parure du globe, longue chevelure verte des Alpes qui traîne jusque dans l'Océan. 1.200 affluents, 11 nations, 114 villes sur ses bords. O donjons, ô vieux géants paralytiques : un bateau à vapeur plein de marchands et de bourgeois vous jette en passant sa fumée » (1).

Au moyen âge, on faisait 16 kilomètres par jour. La moindre faute est terrible dans un organisme aussi monstrueux qui s'accroît encore tous les jours ; c'est la masse la plus puissante du globe.

(1) V. Hugo, *Le Rhin*. — Sur les temps du moyen âge, voir H. Kraemer, *L'Univers et l'Humanité* (Bong, édit.). — Sur la psychologie allemande : Saint-Cère, *L'Allemagne telle qu'elle est ;* L. Halévy, *Les Nouvelles sur 1870-1871 ;* Poiret, *Horace :* P. Albert, *Étude sur La Fontaine ;* Varron sur Boissier, *Les Souvenirs et Mémoires des Thiébault, père et fils.*

4. — AUTRICHE-HONGRIE

La grandeur du passé : les pompes du catholicisme romain : l'Empereur, le Jeudi-Saint lave les pieds des pauvres. L'Ecole de Vienne dans la science : le siège du Saint Empire germanique transporté à Berlin : un foyer de civilisation contre les Turcs. L'amas des choses.

Mille nations, mille langues ; autre garnison, autre grammaire, mosaïque, tour de Babel, expression géographique, anarchie ou polyarchie polyglotte dont les diplomates depuis un siècle s'usent à prévenir la dislocation. Une universelle rumeur : avec le temps, les fissures augmentent ; la partie allemande aspire à une rupture définitive. Rivalités d'intérêts, religieuses, politiques, déchirements tels qu'au bout des doigts des parlementaires qui finissent par un pugilat, on croit voir l'Empire en morceaux malgré l'essai successif des trois systèmes aux mille nuances et l'historien primitif trouve des chemins de fer autrichiens en Italie.

La guerre successive avec l'Italie, la France, la Prusse l'agite encore : l'artillerie de Benedek qui ne veut pas combattre, connaît à merveille les campagnes du XVIIIe siècle, fauche méthodiquement les massses prussiennes : un orage éclate comme une scène mythologique ; une pluie torrentielle qui empêche l'infanterie d'avancer, les routes détrempées, décident du sort d'un empire. Les deux armées envahissantes ont fait leur concentration.

***

Drapée dans sa majesté séculaire, la solennité majestueuse, empêtrée de la Cour regardant défiler les siècles imprime une certaine lourdeur à l'Autriche, toujours en retard d'une année ou d'une armée. Il n'y avait en Europe que deux familles pouvant s'allier sans rougir : les Bourbon et les Habsbourg qui

avaient fini par se confondre. A la fin du XVIII[e] siècle, la Convention lui présente au bout d'une pique la tête sanglante de sa reine, mais au vingtième, la France hésite toujours à nommer un roturier pour y être ambassadeur qui adresse au monarque un compliment en latin.

C'est un Olympe, fermé aux grands seigneurs, que cette Cour avec ses soixante archiducs, archiduchesses, issus des descendants des 12 fils de Marie-Thérèse, groupés autour du trône. Elle est trop fragile pour être, avec ses paniers et jabots, ou rigide comme une chaise à porteurs, une collation, un gros vaisseau qui court sur la mer démontée, laissant traîner sa draperie dans les flots, cadenas ou botequin. La vie est devenue immatérielle, une concrétion, un symbole sans vie, mais qui est entré grâce à une image de porcelaine, au métal, et par une dérision amère, le défi de la mort, dans l'éternité du tombeau. Les historiens se demandent si la mort de l'Empereur, trois fois sacré par l'âge, l'aristocratie, le malheur ne pas sera la chute de l'Empire.

La passion la disjoint : un archiduc se réfugie à Genève, pour vivre en artiste, à sa guise ; l'autre vante la libération du duché de Toscane, son apanage, et sous le nom d'un matelot, mène une vie d'aventures pour mourir sur un lointain rivage ; le dernier qui a apporté des fleurs à sa fiancée, entend derrière une tapisserie : « O ciel ; encore un bouquet de cet ennuyeux monarque », un bruit de baiser, s'enfuit et devint fou.

Une princesse quitte son mari, ses enfants, pour un artiste qu'elle adore ; l'héritier même du trône, blessé par l'amant de sa maîtresse, se tue en même temps qu'elle qui croit entrer dans les cieux. Sa veuve épouse un comte ; sa fille un lieutenant ; d'autres archiducs, une actrice, la belle Anna Plochel, la fille d'un maître de poste. La robe de Déjanire se consume sur son bûcher : la Cour la plus brillante a ses racines dans la terre (1).

Derrière ce décor — comme un lac d'une limpidité mer-

(1) *Petit Parisien,* 30 décembre 1902.

veilleuse — sans histoire, un homme studieux et simple, inconnu (1), un soldat de l'Empereur, blessé, mourant de faim, atome broyé dans le choc des Empires (2) ; une poussière d'or ; les agents de police, de grands seigneurs ; une châsse aux voussures repoussées, un cénotaphe ou un Calvaire.

Déchue aujourd'hui de son rêve universel, instruite par ses malheurs, l'Autriche-Hongrie peut trouver une compensation dans l'organisation de son domaine.



Les belles routes, quelques-unes romaines, datent de 1825 : la pauvreté des voies ferrées pèse dès 1860 sur les combinaisons politiques du temps. Majestueuse, elle suit à pas lents, comme une déesse, surmonte le krach fameux de 1873, la chute du grand édifice de toutes les banques autrichiennes. La débâcle universelle où rien ne surnage coïncide avec le mouvement de 1865 à 1875 qui enferme la belle ligne du Breuner, d'Inspruck à Vérone : l'homme retrouve son équilibre dans les travaux d'art.

Avec le Saint-Gothard, l'Autriche est perdue en Suisse : le projet de la ligne de l'Arlberg, déposé le 24 janvier 1880, commencé le 14 juin, fini en quatre ans, coûte plus de 100 millions, mais l'œuvre n'en garde pas moins la sécheresse des lignes primitives qui relient Dresde, Munich, Trieste à Vienne, foyer symétrique entre la Bohême et l'Istrie. Le Danube, cette mer en mouvement, coule, déplacé, dans un lit artificiel, devant la capitale, depuis 1876.



Deux villes, véritables noyaux, attirent chacun à eux la substance et la vie, mais dans la Hongrie plus grande, avec

(1) A. Dumas fils, *La dame aux Perles*.

(2) Franzos, *Pauvre Moschko !* Mœurs galiciennes. Trad. de L. de Hessem. Chez Plon.

un foyer spécial, Budapest, l'œuvre est débile. Les Karpathes séparent la Galice, écrasent au Sud par les sept montagnes, furieuses, déchiquetées, profondes ; Klausenbourg est une gare finale ; une seule communication avec la Russie ; la première avec la Roumanie est de 1878.

Enfin, depuis 1878, la Bosnie et l'Herzégovine, détachées de Constantinople et fixées à son sort, comme des banquises entraînées par le courant, compliquent encore le problème. Au moment de l'occupation, on ne compte que le tronçon Doberlin-Banjaluka. Depuis, la ligne capitale Brod-Metkovitch, sur l'Adriatique, qui fait un détour pour atteindre Serajeva, Tuzla. En 1901, on veut relier Serajeva à Vardish, frontière serbe, à Ouvats, frontière turque, à Spalato, pour faire revivre ce port, attirer vers la Hongrie les produits bosniaques, mais l'Autriche est soucieuse de son port de Fiume, et la ligne amorcée s'arrête sans intérêt à Bugoyno par la rivalité des Etats. Sans doute, l'œuvre excellente, mais après les Turcs, les impôts. En 1899, la question du prolongement de la ligne vers Mitrovitza, qui doit être terminée en 15 ans, amène un conflit, l'Autriche, qui médite l'investissement du Monténégro, se trouve frustrée.

Malgré deux foyers réunis, qui projettent en sens inverse leur lumière, l'œuvre, inférieure aux trois temps de l'histoire, saisit dans sa trame aux mailles solides et régulières les flots du Danube, les morceaux de l'Etat qui ne se sont ni mêlés ni fondus. C'est la première défaillance, relative ou absolue, que l'on trouve en Europe, mais avec le sol qui offre une matière et sous les réclamations universelles, nées d'une comparaison quotidienne, le temps apporte un tel limon en 1905, qu'à ne supposer qu'une moyenne égale à la précédente, l'œuvre pressée, sollicitée par tous les pays limitrophes et par elle-même, peut être complète en 10 ans (1).

(1) Une note très importante du *Bulletin de la Société de Géographie* prouve, en 1906, le commencement de la débâcle vers Trieste. L'histoire se résume d'un mot : l'antiquité de la monarchie ; les grandes lignes. C'est la raison de la supériorité sur l'Italie.

En 1907, l'augmentation est considérable et détermine l'oppression sur

II

PETITS RÉSEAUX

1. — DANEMARK

Le Danemark, au Nord, forme, avec l'Italie, un contraste saisissant. Le caractère est réfléchi, méthodique : Œrstedt découvre le télégraphe électrique. Il subit l'influence du voisinage de l'Angleterre ou de l'Allemagne. Le sol, presque nul, est sans résistance : la capitale est dans une île. Enfin, la partie continentale, seule importante, est réduite par une guerre douloureuse. Ni matière, ni histoire. Dès 1859, on a deux lignes principales, Copenhague à Kœrser, Altona à Kiel. En 1906, les propriétaires construisent une ligne avec une partie de la plus-value des terrains.

son pourtour. Un conflit entre l'Autriche et la Hongrie, les deux foyers ; la Hongrie veut une ligne la reliant à la Bosnie, qui n'est reliée qu'à l'Autriche. Il y a un compromis entre ces deux puissances pour une ligne de Trieste sur Jajce par la Croatie, pour une ligne à travers la Saxe. Avant de faire craquer ses frontières, il fallait construire l'intérieur : il y a eu, dans ce pays, la même lutte que dans le monde. Sans doute, ici, elle a été plus vive avec la dualité de l'Autriche et de la Hongrie, mais la réunion de leurs sols permet aussi une masse plus forte avec plus de pouvoir vers Salonique. Une des causes de cet agrandissement est dans le voisinage de l'Allemagne : on sent la jalousie, la volonté de faire contrepoids. La ligne de Trieste est définitive en 1910, avec ses œuvres d'art du Tauern. Enfin, sur l'avis de l'état-major, on veut transformer les chemins de fer bosniaques et construire 307 kilomètres nouveaux : de Vienne à Sarajeva, on mettra 20 heures, non 32. Les travaux commenceront en 1912 ; de 1905 à 1909, on construit plus qu'en Allemagne ; la Russie, seule, a construit davantage.

2. — HOLLANDE

La lutte contre les eaux caractérise l'histoire de la Hollande. Canaux, bras de mer. Les Etats généraux repoussent le chemin de fer d'Amsterdam au Rhin. Guillaume Ier, en février 1838, l'entreprend lui-même pour contrebalancer l'influence d'Anvers. L'œuvre, qui se développe sans intérêt, est supérieure à la France.

3. — BELGIQUE

La loi qui décrète l'établissement du réseau est de 1834. Elle est due au roi et à ses ministres qui ont suivi de très près la Révolution de l'Angleterre : l'œuvre est faite dès 1862, elle a trouvé des matériaux infinis, charbon, drap, raffinerie, filatures.

Les ingénieurs belges ont des élèves français ; ce sont des Belges qui construisent les chemins de fer de Paris à Strasbourg, de Mulhouse à Lyon et à la Méditerranée, du Nord. On veut, en 1911, une ligne directe pour l'Allemagne, mais on prévoit l'invasion.

4. — LUXEMBOURG

Le Luxembourg non plus n'a ni matière ni histoire : de plus, enclavé, il subit le passage des grands courants internationaux.

Un vieux pont suffit pendant longtemps à cette vie intense : on le refait à côté.

5. — LA SUISSE

C'est un centre enclavé entre quatre Etats, hérissé de montagnes, où prennent leurs sources les fleuves les plus divers. Par son sol crevassé, couvert de neiges, aucun homme ne peut s'y poser, et elle oblige les voyageurs aux plus grands détours, ses habitants à une solitude éternelle.

Les ingénieurs trouvent là des difficultés inconnues qu'ils jugent insolubles : le temps seul dissipe les craintes, encourage leur hardiesse, Dès l'origine aussi, les chemins de fer se heurtent aux hommes : le pouvoir est partagé entre mille têtes. Mille tyranneaux se montrent sur la montagne. Chaque ville, chaque chef-lieu de canton veut être le centre du réseau tout entier. Le canton de Berne, mécontent, oppose la force d'inertie contre les intérêts de toute la Suisse ; il s'arc-boute jusqu'à la fin dans la Confédération divisée.

Il faut la concurrence étrangère qui ruine toutes ses industries, l'expérience universelle, le bruit qui grandit autour d'elle pour la convaincre. La passion des montagnes qui va naître fait le reste et devant l'œuvre nulle en 1854 (1), la Suisse appelle Robert Stephenson lui-même qui trace un plan méthodique en partant de ce principe qu'il faut autant que possible construire les grandes artères dans les vallées. Le résultat ne se fait pas attendre : 740 kilomètres sont exploités en 1858.

* * *

Les grandes Alpes qui séparent l'Italie de l'Allemagne constituent le grand obstacle ; leur percement la divise en deux et divise son histoire. Par suite de la rivalité de la France, de l'Allemagne, de l'Autriche, la question reste en suspens jusqu'en 1860 : on propose tour à tour le Lukmanier, le Septi-

(1) 1855. 208 kilomètres.

mier, le Bernardino, le Simplon. Avec ses propres ressources, la Suisse ne peut rien.

La guerre d'Italie écarte l'Autriche : 1870, la France. Le Saint-Gothard est décidé contre elle sous l'influence de l'Allemagne, avec l'argent de l'Italie.

Il a fallu douze ans pour le Mont-Cenis : il n'en faut guère que sept pour le Saint-Gothard, plus long, avec la dynamite. Commencé en 1873, il est fini en 1880.

L'histoire désormais un triomphe ; l'Autriche perce l'Arlberg ; la Suisse, le Simplon de 1898 à 1906.

En 1902, le gouvernement bernois décide de percer les Alpes bernoises de Frütigen à Brigue dans une continuation du Simplon.

En 1907, deux projets de percement des Alpes grisonnes, la Greina ou le Splügen : l'on penche pour la Greina qui favorise le lac Majeur, tandis que le lac de Côme est entièrement italien.

La Suisse, maintenant l'auberge de l'Europe, étincelle de travaux d'art. Le chemin de fer est dessus les montagnes. L'œuvre est aussi forte qu'en Angleterre : le Lœtschberg est fini en 1911 : on veut d'autres travaux, dont une ligne de l'Est à l'Ouest, de Brigue à Disentis.

***

Tels sont les cinq petits réseaux du deuxième groupe qui communiquent entre eux ou avec les premiers et les renforcent d'une façon singulière. Au total, ces deux Etats, véritable joyau unique au monde, constituent le noyau central et définitif de l'Europe, presque définitif en 1910. La seule manière d'en apprécier toute la portée est de calculer son rapport vis-à-vis sa superficie.

III

RÉSEAUX DU POURTOUR

1. — SUÈDE

Les commencements sont frêles. Perdonnet, en 1859, affirme ne pouvoir donner aucun renseignement précis sur la longueur des tronçons livrés depuis 1834 en Suède et en Norvège. Pour Audiganne, le premier tronçon de la presqu'île scandinave de 16 kilomètres de Christiania au lac Miossen a été livré en 1852 : pour Perdonnet, il est de 67 kilomètres. Aujourd'hui, toute la statistique est d'une certitude entière.

Sans doute, la construction est lente : pour la Suède et la Norvège, l'œuvre entière ne dépasse pas 2.109 kilomètres en 1870, mais contredit l'opinion d'un docteur qui écrit qu'il n'y aura jamais de chemins de fer en Suède.

Le trait dominant, essentiel de son histoire, c'est que jusqu'à la fin du XIXe siècle, les chemins de fer sont restés cantonnés, pelotonnés, entre Malmö et Upsal. Cela brise en deux son histoire.

Peu de journaux ont annoncé que le chemin de fer de Laponie, de 1.588 kilomètres, commencé à la fin de 1898, fini à la fin de 1902, dépasse le cercle Polaire, va en Norvège et en Russie. Enfin, au début de 1911, on veut finir le réseau en cinq ans, rejoindre la Finlande, traverser la Laponie.

2. — NORVÈGE

Son histoire parallèle est aussi lente : au-delà de Drontjem, le sol découpé à l'infini n'existe plus. La ligne essentielle entre Christiania et Bergen manque, par des difficultés techniques considérables. Seule l'amorce entre Bergen et Vosserangen, mais l'œuvre se termine. En 1907, on veut l'achever en dix ans : on la livre en 1909. Le trajet dure quatorze heures au lieu de deux jours et demi.

La Norvège constitue aujourd'hui un Etat indépendant ; elle prétendait avant que ses intérêts étaient sacrifiés à la Suède et elle offre un rapport superficiel très faible, identique à celui de la Turquie au début de 1910 (1).

3. — ESPAGNE

L'historïen de 1860 souhaite la fin des troubles politiques qui ravagent périodiquement la péninsule et s'opposent aux travaux ; l'histoire, en colonnes pressées, pleine de rafales.

Ponts minés, trains arrêtés, couvents assiégés : on brûle les oliviers, les actes de l'état-civil ; la guerre civile en permanence. Toutes les villes agitées ; assassinat de l'évêque de Madrid, médiation de l'archevêque de Valence ; de point en point la flamme gagne toute la péninsule ; les bandits dans les campagnes.

La tempête souffle encore vingt ans après, pour reprendre, malgré une accalmie, en secousses si violentes qu'elles menacent l'édifice entier. L'ère des prononciamentos ; un maréchal disperse les députés à coup de canon. Mille éclats : les rois en

(1) Voir le Journal *La Scandinavie.*

exil ; le sol, un brasier. La politique absorbe toute l'activité qui s'y consume avec mille étincelles. On ne distingue dans la fournaise que l'éclat du foyer incandescent.

Mais elle n'a pas le monopole des ministres infidèles : « Bon appétit, Messieurs » n'est qu'un éclat romantique ; en revanche, elle fournit à Tite-Live un des traits les plus solides du patrimoine classique que nous ne sommes touchés des malheurs de la patrie qu'autant qu'ils nous atteignent nous-mêmes. L'homme, un astre brûlant, qui emplit l'infini, un éternel brasier (1). L'histoire, le choc des atomes débiles que le soleil achève : l'illustre Gaudissart accompli, la « Muse du département » ; la folie complète dans la fixité ou le rire ; la fusion dans l'idiotie de l'esprit civil et de l'esprit militaire à la tête enflammée ; des classes de grands, comme en Chine ; l'hidalgo éternel, aussi orgueilleux sous son manteau troué qu'avec la fortune.

Rien ne peut devenir : don Carlos après Isabelle. Les Nuées qui passent. Les passions aussi violentes à la Cour : une reine meurt brûlée parce que le duc qui seul peut toucher le fauteuil de la reine n'est pas là ; une autre s'éprend d'un sous-officier de la garde qui devient grand d'Espagne. Notes de fournisseurs impayés : jamais la même branche ne règne. Un soldat refuse la couronne tremblante : sa flamme l'alimente et la presse dans un remous, un bouillonnement et l'anarchie.

Pourtant, cimentée contre Napoléon, elle a depuis longtemps son unité. Le dernier Français est parti en 1810, mais la cause est interne, endogène, fermée, tandis qu'en Italie, le feu consiste à rejeter les têtes étrangères, les éléments contraires à elle, à posséder ceux nécessaires à son existence : la Révolution est exogène. Ici, l'obstacle disparaît ; là, il subsiste éternel. Pas de tourmente qui ferme la Révolution et établisse le pouvoir.

Les clochers servent d'observatoire ; attaque des trains, des

(1) « G. et H. sont voisins de campagne..... Les hommes ne se goûtent qu'à peine..... » La Bruyère : *De la Société et de la Conversation. Des jugements.*

places fortes, des vaisseaux à l'ancre; la grève couverte de blessés.

Le Saint-Sacrement exposé dans toutes les églises ; le naufrage de la « Reine Régente », le meilleur navire de la flotte ; une guerre monstrueuse avec les Etat-Unis, la flotte détruite à Cuba, Cavite ; colonies révoltées, perdues, vendues ; la rente tombe à 23 francs.

Il lui faut vivre, réduite à elle-même, le vin et le soleil, le mercure et les orangers.

***

L'œuvre, très lente, s'avance timide entre deux rafales comme au Brésil. L'on se remet à trois fois pour la ligne directe de Madrid à Lisbonne : celle de la Corogne n'est finie qu'en 1884 ; celle de Bejar à Astorgo qui ferme le réseau de l'Ouest n'est livrée qu'en 1898 : celle de Linares à Almeria absorbe vingt ans. A côté, la ligne du port d'Aguilas à Baza laisse le réseau ouvert : enfin la ligne directe de Madrid à Valence, qui s'arrête à Cuença a trouvé jusqu'ici dans les massifs montagneux un obstacle infranchissable.

Heureusement, Madrid au centre détermine un courant vers les ports. L'Espagne, indirectement profite de ses avantages : il faut la médiocrité du sol, sa forme géométrique, sa continuité avec la France pour triompher des Révolutions, de l'absence d'un plan général : la mer qui fait communiquer les ports oppose une résistance désespérée à la construction des lignes parallèles à la côte. L'ensemble néanmoins forme un tout continu des extrémités au centre, possède la force d'un système qui rappelle une étoile, en dépit des montagnes, aux travaux coûteux, qui la divisent en rectangles analogues, font d'une province voisine une terre étrangère : l'œuvre échappe au danger des tronçons mortels comme au Brésil et rappelle la France en 1870.

Trois Compagnies se partagent le sol : Compagnie du Nord ; Compagnie de Madrid à Saragosse et Alicante ; Compagnie de chemins de fer andalous : le dernier dividende remonte à 1893.

En 1905, les conventions avec la France donnent un nouvel aliment. Contre la politique et la science, un accord intervient pour percer les Pyrénées en trois points : ces trois lignes favorisent Barcelone, Lerida, Saragosse et aussi Madrid. L'Espagne n'est pas assez riche pour entreprendre simultanément ces trois lignes ; leur décision n'en constitue pas moins un affranchissement définitif. C'est la deuxième raison pour laquelle on peut considérer 1915 comme le terme de l'œuvre ; dès 1912, on livre la ligne Victoria-Bilbao ; l'une est droite, l'autre, par les intérêts de clocher, avait mille détours.

4. — PORTUGAL

L'Océan attire toute la vie et ses ports, Libourne ou Porto ; le sol long, sans profondeur.

La théorie dans une construction impeccable prévoit et déduit avec sûreté de sa forme rectangulaire deux lignes magistrales ; la première du Sud au Nord ; la seconde de l'Ouest à l'Est. La première est contrariée par la mer, plus économique : l'Espagne est nécessaire pour la seconde.

Les communications sont impossibles : on voyage à dos d'homme ou de mulet.

La situation financière est critique en 1850 ; impôts innombrables, revenus hypothéqués présagent la banqueroute.

***

L'ordonnance royale du 6 mai 1852 décrète une ligne de Lisbonne à Madrid : toutes les marchandises vont relâcher à Lisbonne qui va refleurir. 48 heures au lieu de 98 de Lisbonne à Paris. Lisbonne contrebalancera Trieste. Une escadre anglaise apparaît dans le Tage au moment où le Tage redevient un fleuve national. On concède Lisbonne à Porto : travaux suspendus partout. Le gouvernement intervient, accepte le concours de capitalistes brésiliens.

*
* *

Le chemin de fer de Lisbonne à la frontière espagnole est livré le premier en 1863, de Lisbonne à Porto en 1877, de Porto à Valence en 1879 : la ligne de Barreiro à Béja, au Sud, complète l'éventail sorti de la ligne de Lisbonne à Carregado, à mi-chemin de Santarem, 46 kilomètres en octobre 1856 (1).

On parle, en 1903, en 1907, d'emprunter encore pour achever le réseau et il ne paie pas sa dette. Les économistes le rangent dans les Etats à finances avariées.

La médiocrité du sol, sa forme rectangulaire, sa fusion avec l'Espagne, ses côtes le dispensent de grands efforts. Par son rapport vis-à-vis la superficie, il se confond avec l'Espagne.

---

5. — ITALIE

L'on croit à une erreur des historiens primitifs plaçant en Italie des chemins de fer aujourd'hui en France, en Autriche des chemins de fer aujourd'hui en Italie. Les mêmes énumèrent les chemins lombardo-vénitiens, toscans, piémontais, sardes, le royaume des Deux-Siciles, 43 kilomètres ouverts en 1839 de Naples à Castellamare, l'Italie supérieure et inférieure. Grégoire XVI veut lancer l'excommunication. Par le temps, mille gouvernements incrustés, alluvions, couches géologiques du moyen-âge : malgré ces sources, l'œuvre de 1860 presque nulle (2).

Depuis 1830, le feu dans la péninsule : autant de sols, de morceaux enflammés, pouvoirs, révolutions, foyers qui éclatent contre les rois, l'étranger. Les chemins de fer coupés pour les troupes. Après la réaction, le despotisme : assassi-

(1) Meinadier, *Histoire des chemins de fer*.

(2) 1860. 2.189 kilomètres. *Revue des Deux Mondes*, 1er janvier 1882 ; 1er mars 1883.

nats, conspirations, sociétés secrètes. Revendications éternelles : pour la formation, la fusion, les années toutes chaudes de cendres. L'obstacle qui vient de la masse mutilée comme un ver rejette une œuvre d'ensemble : l'herbe pousse entre les pavés dans un réveil de la nature.

L'éternelle question romaine, insoluble, la déchire ; l'affaire du « petit Mortara » inonde l'Europe d'encre et M. de Cavour qui emplit l'espace, voyage en chaise de poste, prône les nouvelles perforatrices du Mont-Cenis qui n'avance que de 45 centimètres par jour, insinue que le Piémont peut bien devenir un royaume puisqu'il construit des chemins de fer.

Au Nord, il paraît l'emporter, dépense 10 millions pour un pont à Pavie en 1866, entreprend le chemin de fer de Turin à Gênes faute de trouver une compagnie concessionnaire. Victor-Emmanuel, qui met le genou à terre devant une procession, inaugure en grande pompe la ligne de Bologne à Ancône, future route de l'Inde, et transfère la capitale de Turin à Florence avec des troubles et du sang. Une ligne unit Menton et Gênes.

L'obstacle est interne et partout ; Rome, un caillou empêche les lèvres de la blessure de se fermer : sans foyer ni matière, le sol morcelé se dérobe en principautés du moyen-âge. La chute de Rome, par surprise : le mot de Pie IX, voyant les Italiens par la brèche : « Si le bon Dieu a permis qu'ils entrent, c'est à lui de les faire sortir » (1), la forme la plus brillante de l'hégélianisme.

***

1870 la libère, mais la laisse fiévreuse, sous des ruines fumantes, avec de longs espoirs et de vastes pensées. L'unité réalisée lui montre la grandeur de l'œuvre à accomplir. Il faut, brisée, se recueillir pour une vie nouvelle : dix ans après une si violente secousse, elle cherche encore sa voie, son équilibre dans le lourd héritage du passé, entre ces laves ou scories. Tout est à faire sur ce sol de Révolutions parsemé,

(1) D'Ideville, *Journal d'un Diplomate en Italie.*

sans cohésion, et il lui manque l'expérience. Des traces de hâte fébrile percent encore sous les inaugurations, les discours.

Il faut des lignes longues, coûteuses par la configuration allongée de la péninsule, brisée en deux par les Apennins, épine dorsale qui impose des travaux d'art, des détours nombreux, la sépare en deux versants comme au premier jour. Ainsi que les places d'un marché, d'une extrémité à l'autre, aux deux bouts du monde, des parties du territoire s'ignorent. La capitale même est isolée : des tendances séparatistes se manifestent : les communications sont maritimes.

On ne construit jamais de chemins de fer pour les voyageurs : commerçants, touristes, artistes, ne réunissent pas leurs doléances en cahiers, aux Etats généraux. Le brigandage infeste la Calabre, la plaine de Rome. Entrepris par les gouvernements déchus, pour des nécessités locales, les chemins de fer existants ne répondent à aucune vue d'ensemble.



En 1880, l'œuvre s'impose : on débute sagement. Des économies de 2 à 300.000 francs, par chapitre, comme dans le budget d'aucun pays, mais un boulevard neuf à Rome, des cuirassés monstrueux, immobiles, les plus grands du monde paraissent davantage. L'ambition d'être une grande puissance, enfin de sourds courants de haine la déchirent (1). La folie militaire, puis la folie coloniale. Impôts, révoltes, misère, émigration, la tourmente : la faillite à leur porte et l'on arme sans cesse dans la crise contre des ennemis invisibles.

La question d'argent après la question romaine : après l'argent, la montagne.



Au Nord, l'épaisse couronne les Alpes l'étouffe et l'oppresse : le tunnel du Saint-Gothard qui lui a coûté 58 millions

(1) Brachet, *L'Italie qu'on voit et l'Italie qu'on ne voit pas.*

cause une aspiration violente, universelle : le percement du Simplon en 1906, un nouvel ébranlement dans toute la région du Nord : Gênes détrône Marseille, devient un centre que l'on unit à Milan, sans détour, à Vérone, au détriment de Trieste. Parti de Gênes, le mouvement par contre-coups de Rome à Naples prend successivement toute la péninsule. La conversion de la rente : les germes commencent à revivre.

Telle est l'histoire des chemins de fer « dans l'artichaut que la Maison de Savoie a mangé feuille à feuille » : il n'a plus d'étranger que la République de Saint-Marin, qui voit de ses trois roches fumer les locomotives, après les étranglements qu'il surmonte. On veut des lignes à l'Est, contre l'Autriche : en 1907 encore, on va mal du centre aux extrémités.

Mais la médiocrité du sol est telle qu'avec une augmentation très inférieure de 1895 à 1905, l'œuvre, par rapport à la superficie, égale presque celle de l'Autriche. L'Italie, beaucoup moins grande, n'a à triompher que d'une faible unité. Voilà pourquoi, avec des circonstances différentes, l'œuvre peut être faite en 1915.

En 1910, on compte encore trois systèmes : celui du Nord, le plus riche ; celui du centre ; celui du Sud qui communiquent mal entre eux, brisés par les Apennins. Rome est loin du Pô ou de la Calabre. Le temps, les efforts ont apporté trois œuvres disjointes, trahissant l'absence d'un plan général, les crises politiques, mais ces œuvres aussi peuvent dompter la politique, la montagne. L'œuvre a pour elle la médiocrité du sol ; les tronçons dépassent les révolutions, les travaux d'art. L'unité du gouvernement appelle un système définitif ; une soudure crée plusieurs liens ; les soudures amènent l'unité.

En 1910, on veut en sept ans finir les lignes de l'Italie méridionale ; on veut des lignes stratégiques dans le Nord ; on construit autour de Rome qui a été pendant un demi siècle le centre du foyer des révolutions rhytmiques, en cercles réguliers, ondulant sur toute la péninsule. En 1911, on décide toutes les lignes essentielles et il y a 40 ans que l'Italie a pu se faire.

Ainsi, on vit dans les temps héroïques des tronçons disséminés, épars — dans une seconde période trois œuvres fortes mais disjointes — enfin on les réunit par des lignes essentielles. C'est le contraire de la France qui traça dès l'origine ses lignes définitives.

Telle est l'histoire des cinq Etats qui forment un groupe naturel, une rivière de diamants, de joyaux uniques. Partout, la force apparaît ; l'esprit l'emporte sur la matière. Les uns sont parfaits, les autres presque. Ils communiquent bien entre eux et se prêtent un mutuel appui. Ils ont, au total, toute leur puissance : l'Italie, la moins riche, est la plus petite.

IV

PÉNINSULE BALKANIQUE

Le territoire que les géographes appellent « Péninsule balkanique » renferme les peuples les plus divers et les plus hostiles. L'écheveau de la diplomatie européenne. Possédée, ravagée par les Turcs refoulés. Encore aujourd'hui, les chrétiens n'y sont pas en sûreté ; l'anarchie règne. La partie la plus faible, la plus immuable des chemins de fer.

Elle est moins favorisée que la péninsule espagnole. Constantinople est plus éloigné que Madrid. Elle est divisée en six morceaux, par nature, un désert. Au lieu de Madrid, six foyers : malgré cela, l'histoire est débile.

On trouve quatre parties dans son œuvre : 1° on joint Constantinople en 1888 ; 2° Athènes vingt ans après ; 3° un triangle interne apparaît ; 4° le Montenegro est sans chemin de fer.

Toute une Révolution en 1908 : l'opposition éternelle de

l'Autriche et de la Hongrie — deux chèvres — se brise devant les réclamations universelles ; une augmentation en 1907 ; un projet en Dalmatie par Otaca et Gospic ; des cartes comme en France sous le second Empire ; on préfère l'indépendance au servage et la grandeur du champ compense la médiocrité de l'œuvre. Il se confirme que l'œuvre sera terminée en 1915.

Cette œuvre influe sur la péninsule et les projets de l'Autriche réveillent, en 1908, la question d'Orient ; l'Autriche veut construire Uva à Mitzovitza, Salonique à Larisse ; la Bulgarie veut rattacher Sophia à Uskub ; la Serbie veut être reliée à la mer Adriatique ; la Russie veut aller au Montenegro. La Turquie est effrayée de ces ambitions diverses et l'Europe n'aurait plus une région déserte, mais la prépondérance passerait de Belgrade à Serajeva.

Tous ces Etats qui se haïssent élèvent des barrières ; les volontés s'arc-boutent ; un Etat empêche une ligne internationale ; la Turquie, la Serbie s'opposent à une ligne du Danube à l'Adriatique. Une Suisse agrandie ; mille prétentions opposées, soutenues par la Russie ou l'Autriche.

---

1. — ROUMANIE

La littérature spéciale l'a prônée en la donnant comme exemple à tous les autres pays : en 1898, on prétend qu'elle a développé ses voies ferrées avec mesure.

Tout fait son œuvre débile : le voisinage d'Etats hostiles ou déserts, les Karpathes. Son existence territoriale date de 1878.

La ligne principale est à égale distance du Danube et de la frontière autrichienne : un pont des plus remarquables à Czernavada qui date de 1898, le fait communiquer avec la mer Noire. Les progrès sont réels de 1895 à 1905 : il suffit d'une progression identique de 1905 à 1915 pour que la Roumanie ait une œuvre suffisante. En 1910, on fait un gros emprunt pour deux grandes lignes : on les livre en 1911.

2. — SERBIE

Le traité de Berlin l'arrache à la Turquie, en fait un royaume. Par crainte des Turcs, les Serbes s'opposent à la construction, sur leur territoire, d'une ligne reliant Philippopoli à la Hongrie ; le traité de Berlin la leur impose.

En 1899 survient un événement qui décide d'une Révolution. Le pont du Trojan sur le Danube, qui relie la Serbie et la Roumanie s'étant écroulé, les gouvernements intéressés convinrent que la Roumanie reconstruirait le pont sur les piliers et arceaux encore solides d'Apollodore de Damas, la Serbie, une ligne de chemin de fer de Nisch à Kladovo, sur le Danube.

Une révolution qui finit par l'assassinat du roi fait oublier ce projet essentiel pour l'Est du royaume : une jonction parallèle manque aussi avec l'Autriche. En 1899, on avait pourtant concédé 1.340 kilomètres qui devaient être faits en neuf ans. En 1911, on se demande si l'emprunt donnera des canons ou des chemins de fer.

3. — BULGARIE ET ROUMÉLIE

C'est aussi le traité de Berlin qui a fait de la Bulgarie une principauté indépendante sous la suzeraineté du Sultan.

Elle possède deux lignes de chemins de fer isolées ; l'une est un fragment de la grande voie de Belgrade à Constantinople, l'autre un tronçon de Rustchuk à Varna, route primitive de Constantinople. Varna est un port aussi mauvais que Burgas où, en 1890, elle détache un embranchement de la grande voie.

Le dernier contrefort des Balkans qui vient mourir dans la mer Noire sépare la Bulgarie de la Roumélie, détermine deux bassins : celui du Danube et celui de la mer Egée. Pour passer d'un versant à l'autre, il faut coucher en route avec la pluie et la neige sur la figure.

En 1895, dans un mouvement spontané, national, l'Etat décida l'exécution d'un projet capital reliant ces deux tronçons, Sofia la capitale au Danube et à la mer Noire. A la fin de 1899, avec une année de retard sur les prévisions, on inaugure cette ligne dont le pays a suivi les travaux, bien dirigés, avec un grand enthousiasme. Sofia n'est plus isolé, l'œuvre a 490 kilomètres (1).

Il lui manque une ligne essentielle, Sophia-Köstendil, frontière turque : l'on demande en vain au Sultan une ligne de Usküb à Köstendil. Ce serait une révolution complète : elle peut se faire avant 1915. On emprunta en 1907 pour construire 653 kilomètres.

---

4. — BULGARIE

Elle devient indépendante en 1908 : on décide deux grandes lignes en 1910 (2) ; c'est un foyer de plus.

---

5. — TURQUIE D'EUROPE

Une régression, une horreur perpétuelle pèse sur les Turcs : ils disent ces « chiens de chrétiens » des infidèles. On se

(1) Jassen-Somovit 30 kilomètres. Roman-Plevna 84 kilomètres. Plevna-Schumba 242 kilomètres. Rutschuk-Tirnovo 134 kilomètres.

(2) Bousquet, *Les chemins de fer bulgares* (Chaix).

demande comment ils sont encore en Europe à la faveur de jalousies inavouables. Puissance hâve, repoussée par l'Europe qui désire les repousser dans leur pays : elle vit dans le sang. Pour les chancelleries, le Sultan est l'homme malade. Son pouvoir est resté sans contrôle mais il tremble au bruit d'une porte dans son palais.

Sa domination féroce : les nouvelles d'Europe arrivent dans son empire soigneusement expurgées. Les bandits circulent sur les grandes routes, arrêtent les trains, tuent les consuls, rançonnent les voyageurs : de la tête du voyageur dépend la sûreté du bandit comme chez les Sioux, les Comanches.

Il vit entre le poignard, le café et la crainte de perdre ses Etats. Il pense se retirer à Brousse, croyant toujours entendre le bruit d'une invasion européenne qui le reléguerait à la Mecque. La distance fait sa sécurité.



Il faut l'intervention énergique de tous les diplomates de l'Europe réunis au Congrès de Berlin pour lui imposer, malgré la résistance de ses conseillers, une ligne de chemin de fer de l'Autriche à Constantinople : auparavant, pour accéder à la Corne d'Or, on allait par mer de Warna. La ligne fut inaugurée en 1888.

Toute la Révolution passa par cette brèche de l'Europe ouverte dans l'Empire : l'Allemagne, devenue prépondérante, impose la ligne de Salonique à Nisch, de Constantinople à Salonique. L'Autriche demande une ligne de Mitrovitza à la frontière bosniaque.

Deux lignes seules manquent à l'ensemble, de Monastir à Avlona sur la mer Adriatique, de Salonique à Janina, près la frontière grecque. L'on ne trouve que des souhaits dans Audiganne, Perdonnet, les classiques : l'influence de l'Europe, bien outillée, est décisive. En réalité, la Turquie n'a qu'un rapport de 0,9 ; en 1910, elle demande le raccordement à la Grèce.

L'Autriche et la Russie cherchent à profiter des embarras de la Porte pour obtenir des concessions ; l'Autriche demande la construction d'une ligne allant de la frontière bosniaque jus-

qu'à Mitrovitza, Vienne serait reliée à Salonique sans passer par la Serbie. La Russie sollicite, en Arménie, une ligne allant jusqu'à la frontière persane.

Enfin, avec le changement de gouvernement, on étudie, en 1911, dix lignes définitives tant en Europe qu'en Asie.

---

6. — MONTENEGRO

Le Parlement fruste : deux chambres. Dans l'une, on attache les ânes et mulets ; dans l'autre, blanchie à la chaux, les Pères conscrits délibèrent. Si la discussion est longue, on fait rôtir un mouton au foyer de la salle et on le mange ; la séance continue.

Pendant la création, toutes les montagnes crevèrent du sac du Seigneur sur le Montenegro qui était en dessous, disent les habitants : elles ont empêché les chemins de fer. Les sentiers protègent de l'invasion : on semble enfermé pour toujours.

Citadelle inexpugnable, elle résiste aux assauts de Constantinople : 20.000 Turcs y mordent la poussière.



En 1898, le prince met à l'étude une ligne partant de Cettigne, la capitale allant en Russie par Nisch et Kladovo sans toucher l'Autriche.

En 1901, il concède à deux Compagnies italiennes le droit de construire une ligne d'Antivari à Podgoritza et Nisch (160 k.).

Ces projets n'ont pas abouti : c'est le seul Etat sans chemin de fer. On y revient en février 1908, et on raconte son histoire. Au début, on y accédait par le « Chemin des Échelles », 75 lacets, 1.100 mètres de paroi de rochers, verticale. Après, une route carrossable : soleil, poussière aveuglante, des champs de dix mètres carrés. En 1908, on inaugure le premier chemin de fer d'Antivari à Vir (18 k.) ; chaque kilomètre

coûte plus de trois millions. On parle d'une ligne Danube-Adriatique qui doit partir de Turnu-Severin (Roumanie) pour aboutir à Antivari.

---

7. — GRÈCE

Si petite que soit la Grèce, à l'extrémité de l'Europe, elle est encore brisée en deux parties, l'une continentaire, l'autre insulaire, séparée depuis 1893 par le canal de Corinthe.

Mahomet la possède : l'Europe la délivre et la laisse sans argent pour vivre, construire des chemins de fer dont l'histoire est aussi dramatique qu'en Turquie.

La première époque du monde ne la pénètre point : en 1882, un seul chemin de fer de 12 kilomètres du Pirée à Athènes : 918 kilomètres en décembre 1895 ; la jonction essentielle, elle-même n'est pas résolue. L'œuvre est brisée en deux, en Thessalie et en Péloponnèse.

Elle emprunte, en 1900, pour la ligne essentielle du Pirée à Demirly, de 348 kilomètres, à la frontière turque. Brindisi sera détrôné : Athènes est le port le plus rapproché de l'Egypte et de l'Orient. La route des Indes, un transit universel.

Commencée en 1903, l'œuvre est réalisée de 1904 à 1907. La Porte se refuse à la jonction, craignant de faire tort à Salonique, mais l'Europe commande au sultan. On distingue ainsi trois périodes : 1° l'origine 1880-1882 ; 2° la lenteur du corps de l'œuvre ; enfin l'œuvre essentielle de 1904 à 1907.

---

8. — CRÈTE

A la fin de 1900, on met en adjudication un chemin de fer reliant ses trois ports, la Canée, Rethymno, Candie.

CONCLUSION

D'une façon générale, la période 1895-1910 est décisive pour la péninsule balkanique. Les progrès sont lents, mais réels : l'œuvre essentielle est fixée. Elle subit de plus en plus l'influence de l'Allemagne et de l'Autriche et sera terminée en 1915. Une année triomphe toujours d'un pays ou dans l'ensemble. On peut mentionner le projet de Prahovo à Nisch, de la Roumanie à l'Adriatique. Le chemin de fer du Danube à l'Adriatique est d'une importance capitale ; l'Italie appuie un projet qui aboutirait à Saint-Jean de Medua, au détriment du Monténégro ; la Russie tient à être reliée à l'Adriatique par la Roumanie, la Serbie, l'Albanie dont les montagnards se dressent contre l'Europe ; un chemin de fer permettra la domination. Jusqu'ici toutes les lignes vont à Vienne : il faudrait réunir la Serbie, la Roumanie, la Russie.

La ligne qui paraît réussir part de Merdare (frontière serbe) et arrive à San Giovanni de Medua ; les projets remontent à 1908, à 1878 ; l'Autriche avait des droits sur Novi-Bazar et l'Albanie était en feu (1).

(1) En 1912, on commence la ligne essentielle du Danube à l'Adriatique et 306 kilomètres en Serbie.

EUROPE CONTINENTALE

EMPIRE RUSSE

GÉNÉRALITÉS

L'Empire russe est le plus vaste de la terre, le plus vaste que la terre ait jamais connu et vraisemblablement pourra connaître. Il occupe plus de la moitié de l'Europe, dont il semble se détacher, qu'il écrase de sa masse, et en Asie une superficie presque double de celle de l'Europe elle-même. D'un seul tenant, il se déroule depuis le golfe de Bothnie jusqu'à l'Océan Pacifique ou grand Océan, planant ainsi sur l'Ancien monde, tandis que les terres de l'empire anglais, né d'une île, sont dispersées aux quatre coins de l'univers. C'est une puissance terrestre, un ours, un éléphant. Une forêt toute blanche de banquises éternelles le couvre pour toujours à sa tête, à Libau ou Vladivostok, ouvert une partie de l'année.

Au sud, la mer Noire, lac intérieur, est fermée. A l'intérieur, pas de montagnes que le Caucase reculé ou le Pamir, le toit du monde, qui le sépare de l'Inde. Il est interne, tant il est profondément caché dans les terres. Tel est cet Empire qui s'est avancé incessamment aux quatre points cardinaux, confond par son immensité, sa lourdeur et son unité. Aussi, sous prétexte d'une vaine distinction entre l'Europe et l'Asie, on ne peut briser l'unité du sujet du premier Empire de la terre, déployé sur le monde, soumis le plus énergiquement à un

même maître et le plus vaste champ d'exploitation pour les chemins de fer.

***

Inventés en Angleterre, les chemins de fer n'ont pas du premier coup conquis le monde slave si éloigné : ils rencontrèrent une opposition plus vive qu'en France même, comme un signe des temps nouveaux, une rupture avec des usages antiques et solennels, une innovation dangereuse, une préface infinie ouverte sur la liberté de la presse, la discussion parlementaire et le bavardage des sots. Tel est le sort des nouveautés d'être confondues dans les erreurs : elles influent les unes sur les autres. Le Tzar qui régnait alors ne voulut que la ligne qui joint Saint-Pétersbourg à Moscou, pour réunir ses deux capitales, rehausser l'éclat de sa puissance, mais aussi ce fut lui qui traça cette ligne sur la carte, une ligne inflexiblement droite, laissant les villes pour aller plus vite, mieux marquer l'unité de gouvernement et l'unité de tête entre Moscou, la ville mère, sainte par excellence et Saint-Pétersbourg, création artificielle de Pierre le Grand. Il limite ainsi la révolution dans un cycle à jamais fermé, de 1830 à 1860.

Telle est l'opinion dominante aujourd'hui, mais ce point est controversé si l'on en croit un système presque contemporain. Dans cette opinion, l'on soutient que le tzar, émerveillé des chemins de fer, comprit tout de suite les avantages immenses que son Empire retirerait d'un réseau complet, mais qu'il se heurta à la noblesse, indifférente ou hostile, dans une opposition analogue à celle de la noblesse en France, voulant conserver ses privilèges.

Ce système n'a rien de déraisonnable : on conçoit parfaitement une résistance dans mille têtes, mais il faut remarquer, en tout cas, l'opposition aux chemins de fer dans le principe d'autorité lui-même, les classes dirigeantes. Au lieu de rencontrer une opposition chez les paysans, palefreniers, la populace — celle de la noblesse même, mais l'objection la plus grave qu'on puisse faire à cette opinion qui n'a plus qu'un intérêt historique et d'érudition, son vice capital, c'est

l'opposition de la noblesse au tzar même. Bien qu'elle ait tué Paul Ier au début du siècle, aurait-elle résisté à Nicolas, voulant, très légitimiste, qui envoyait à ses généraux des plans de bataille tout faits ? Voilà pourquoi, en considérant le point intéressant de ce système, on peut dire que le premier est plus vraisemblable. Les deux contiennent toujours un principe d'opposition, mais le premier renferme l'opposition globale.

Les commencements sont infimes, perdus dans les limbes : les éléments, non séparés, n'existent point. Les débuts sont frêles : les tzars eux-mêmes, peu instruits. L'un ignore que l'Angleterre est une île ; l'autre répond à une grande-duchesse qui lui annonce avec joie que son fils vient d'être reçu docteur en médecine. « Bien ! il donnera des lavements à mes grenadiers ». Un lavement et un grenadier, voilà les deux pôles de l'esprit du tzar, sans voir que du grenadier sortira peut-être un penseur, directement, soit par l'abri, la sécurité qu'il donne. La matière, toujours nébuleuse, n'a encore rien créé, ni formes, ni être. Et cette histoire, comme la suite, est un poème.

Nicolas Ier (1825-1856). En 1855, la guerre de Crimée. En France, un régiment d'infanterie, de 3.000 hommes, parti de Cherbourg, arrive complet à Sébastopol : un régiment d'infanterie, parti de Moscou, mettait six semaines et arrivait avec douze cents. La volonté impériale impuissante à faire converger ses grenadiers. La force ne pouvait se trouver en un point de cet immense empire dont un lambeau est possédé par l'étranger. La vision au regard de l'immobilité forcée : quelles durent être les dernières pensées de l'Empereur ?

Alexandre II (1856-1881). La guerre ouvre les yeux aux politiques. La Russie demande des ingénieurs à la France. Le tzar favorise la construction des chemins de fer et tombe assassiné.

Alexandre III (1881-1894), admire les magnifiques épures des ponts qui lui sont soumises, ne dispute pas avec ses ingénieurs, proclame bien haut son incompétence, se fâche presque d'être obligé de donner sa signature, l'ordre à une chose immatérielle, qui lui échappe et supérieure. Dégradation

excessive de l'être : son exhaussement continu par la modestie.

Nicolas II. Tsarevitch, il fait le tour du monde, par ordre de son père, traverse la Sibérie, inaugure la gare de Vladivostok. Devenu empereur, il reporte les yeux sur la Sibérie, pense dans un souvenir pieux que le chemin de fer de ce pays sera la plus grande action de son règne et s'y intéresse en présidant personnellement le comité dit du « transsibérien » composé de spécialistes.

Telle est l'histoire des chemins de fer : elle semble se confondre avec celle des Tzars : son résumé plus long qu'elle-même. Au début, un étranglement jusqu'en 1860, puis une force régulière pour aboutir, non plus avec le Tzar qui ordonne sans réplique de reconstruire en un an son palais d'hiver incendié, mais avec le temps pour maître.

A la fin de 1857 la Russie tout entière a 1.170 kilomètres, la France 7.450, l'Angleterre près du double. Ce qui permet d'affirmer que si la noblesse, le Tzar en tête, avait été amenée vers le chemin de fer dans une sympathie irrésistible, les Anglais, les Belges, les Français, les Allemands n'auraient pas mieux demandé que de leur en construire, un pays infiniment petit pouvant par sa science, dans un phénomène analogue à celui qui se passe en chimie organique et nommé diastase, transformer un pays infiniment grand.

* * *

Les essais timides, comme en France. Saint-Pétersbourg à Tsarkoé-Sélo, 27 kilomètres, œuvre d'un chevalier, un des premiers chemins de fer d'Europe (1838) ; Saint-Pétersbourg-Péterhof, hommage d'un banquier au souverain. Ils aboutissent dans un cycle absolument fermé à deux lignes : Saint-Pétersbourg-Moscou (650 kilomètres) 1851 : Varsovie à Cracovie (400) les seuls établis sous Nicolas.

La guerre de Crimée la fatigue mais l'éclaire. En 1860, un projet, un squelette : il emplit l'ambition. Un fléau apporte le réveil.

Le réseau bien arrêté a 4162 kilomètres : quatre lignes.

1° Saint-Pétersbourg-Varsovie 1219 kilomètres ; à Wilna un embranchement pour Kœnigsberg ; 2° Moscou-Théodosie (Crimée) 1259 kilomètres ; 3° Moscou-Nijni-Novgorod, pour la foire (427 kilomètres) ; la dernière s'embranche sur la troisième à Koursk et aboutit à Libau sur la Baltique (1227 kilomètres). D'après les Anglais, ces lignes vont menacer l'Inde

Tel est le projet primitif : l'intérieur nu ; tout à faire. Vingt ans après, l'œuvre n'apparaît pas. En 1880, l'Europe rit de sa lourdeur, pose le dilemme : « Sans chemin de fer, l'inertie éternelle : les choses stagnent ; les troupes s'égrènent. Construire avec la distance, l'arrêt de la vie nationale, la banqueroute ou la ruine ».

L'œuvre fuit dans ces espaces immenses et se dérobe : la masse défie un plan général. Les lignes se perdent dans ces distances infinies sans se prêter de secours. On ne vit plus tranquille en Europe : on craint d'être surpris dans un déménagement général. Pour la première fois, l'œuvre nécessaire apparaît dans sa grandeur, et l'on construit dans le cauchemar sans trêve, la stupeur, l'effroi qui déchire. La distance écrase : les lignes dansent littéralement perdues : le sol massif, la sécheresse du plan primitif. C'est la crise, la grande crise des chemins de fer, pour la cause la plus naturelle. La réalité oppresse et l'immensité, entrevue, déchire : à côté de Nijni, Kazan, une ville de 132.000 habitants, aux magasins fermés, l'hiver, en 1895.

Le sol d'un long mouvement animé : l'armée campe à Varsovie ; le 20 septembre 1863, ivres, les soldats brûlent les palais, jettent la vaisselle d'argent, les meubles de soie par les fenêtres ; la guerre turque ; la famine et il faut acheter du blé ; la peste, des remèdes ; la révolution et les bombes. Un ministre tous les jours : un grand duc par semaine.

La réalité, la grandeur dans son étendue : l'immensité apparaît dans son horreur et l'impuissance tragique. Le drame le plus poignant que la terre ait connu : pour la première fois, le projet de 1860 ne suffit plus : on voit l'œuvre à accomplir.

Il a fallu 20 ans à la France dix fois moins grande pour créer ses lignes extrêmes : il n'en faut que le double à la Russie

dans un renversement des proportions, une torsion, une révolution sans pareille dans l'histoire pour posséder ses lignes essentielles. De 1865 à 1905, le mouvement s'est accompli : la sécheresse primitive disparue : Moscou, le centre de l'étoile. La sculpture massive, la plus en relief, unique, d'une merveilleuse histoire dans un mouvement qui n'épuise pas l'intérêt.

***

Les limites même craquent et s'étendent : le sol de l'Empire n'est pas assis.

Une plaine sablonneuse, miroitante qui brûle de mille paillettes sous les feux du soleil, bordée au Sud par une forêt profonde : tel est le Turkestan. Après mille luttes, l'Empire s'est étendu jusque là : la prise de Taschkent, en 1864, a décidé l'occupation tout entière, mais le sol est toujours attaqué par des pillards qui se dissipent sitôt après. En réponse, des faits d'armes magnifiques mais inutiles. L'épée donne des coups sans force comme autrefois les compagnons du vénérable Enée dans les corps plumeux des Harpies qui se reforment sans cesse. On ne peut avoir 100.000 hommes sur le pied de guerre perpétuel.

Dès 1880, Annenkoff a construit 200 kilomètres jusqu'à Kizil-Arvat pour servir de base d'opération à l'expédition Skobelef : un bataillon de chemins de fer est formé le 22 mai 1885 à Moscou. Dix jours après son arrivée, les travaux commencent : la ligne arrive à Merv le 2 juillet 1886, un an après.

L'idée de continuer est jugée folle à Pétersbourg : Annenkoff résiste ; on lui expédie un pont à pièces numérotées. Pas de bois dans le pays. Des graminées fixent le sable : des lois protègent un arbuste. En novembre 1886 la ligne atteint Tchadjoui sur l'Amu-Darra, antique Oxus, en mai 1888 Samarkand, tombeau de Tamerlan. La gare transformée en salle de bal : on a vécu dans le train de pose ou sous la tente, contre le léopard. La ligne a 1.433 kilomètres : ce chiffre devient légendaire.

Attachée à Krasnovodsk, cette œuvre qu'on présente avec

raison comme un des grands travaux du siècle par la rapidité, la difficulté de l'exécution suscite l'admiration du monde; en Angleterre un étonnement mêlé d'envie; en Russie l'ambition.

***

Mue par le même principe, dans une sorte de prolongation perpétuelle, la Russie a pu recueillir le fruit de ses efforts séculaires des expéditions de cosaques et signer en 1860 le traité qui lui assure, sans conteste, toute la rive gauche de l'Amour.

Ce qui séparait partout c'était une frontière, une ligne conventionnelle, une chose légère comme un voile. Au milieu de ces soucis, le tzar avait souvent entrevu la moitié de ses Etats sans secours, ses colons égorgés par une bande de pillards, la moitié de son Empire disloqué, s'abîmant dans le gouffre. La Sibérie était bien le vaste réservoir où l'on poussait les condamnés, mais le tzar n'était pas sûr de conserver la moitié de son Empire : le mot funèbre de Nicolas Ier, dans un accès de tristesse contemplant ses possessions immenses : « L'ennemi de la Russie, c'est la distance » pesait d'un poids lourd dans les préoccupations de ses successeurs et sur la Sibérie tout entière. Ses courriers, à lui, dans des circonstances exceptionnelles, mettaient quatre mois pour arriver à Vladivostok d'où l'on contemple la mer. Avec ses bagages, combien aurait pu mettre une armée ?

Pourtant, les projets ne manquaient pas : c'était l'idée d'un folliculaire d'Occident, emportée par le vent, qui prédisait la régénération de la Sibérie par les chemins de fer : en 1850, le projet d'une route carrossable du comte Mouravief, qu'on devait convertir en voie ferrée ; en 1858, l'ingénieur anglais Dull proposait un tramway à traction chevaline ; l'année suivante un groupe d'Anglais veulent, sans étude préalable, établir un chemin de fer de Moscou en Tartarie.

L'ingénieur des mines Rachette en 1862, le colonel Bogdanovitch en 1868, le négociant Lioubimof en 1869 étaient d'accord pour faire partir la voie ferrée de Perm : c'était la direc-

tion dite du Nord, bien que le tronçon de Perm à Tioumen ne doit être exécuté qu'en 1880. Ses résultats excellents eurent pour effet d'amener l'ingénieur Sidensner à conclure qu'en se servant judicieusement des voies navigables « 18 kilomètres à travers une chaîne de la Transbackalie » étaient seuls indispensables, quand des fleuves sibériens, les uns exigent des travaux très coûteux pour être en partie navigables, les autres sont gelés pendant une partie de l'année.

Le bruit qui se fait autour du Turkestan attire l'attention sur la ville d'Orenbourg qui, située à égale distance entre la Sibérie et l'Asie centrale, peut indifféremment mener à l'une et à l'autre : c'est, dans cette éventualité, qu'on la relie au réseau russe qui s'arrêtait à Morschansk. Par Penza et Samara, elle atteint enfin Orenbourg en 1877 : un pont de toute beauté sur le Volga en 1880.

Cette ligne fut l'origine d'un projet pour la Sibérie qui flotta quelque temps dans la direction dite du Sud. Le pays tout entier est à la soumission de Merv (1884), mais aussi cette ligne eut pour effet de faire surgir d'autres projets adoptant pour le futur transsibérien une direction dite « moyenne », au moyen d'un embranchement sur la ligne nouvelle d'Orenbourg.

En Sibérie, depuis longtemps, on avait cessé d'espérer : ce projet-là s'évanouirait comme les autres. Le rêve avait ébloui, la vision tué et le chagrin plus profond. La joie s'était retirée des cœurs que l'espérance avait soulevés. Les habitants d'Irkoutsk, notamment, si loin de la mère-patrie, sentaient bien que la locomotive n'arrivait à Irkoutsk que dans leurs rêves. Et puis, ajoutaient les malins, le chemin de fer diminuerait le pittoresque du voyage.

L'impossibilité absolue d'envoyer des colons volontaires, surtout dans la « Province maritime », eux qui devaient jeter une base solide à la domination effective, d'après le principe « *ense et aratro* », les progrès incessants du Japon, la nécessité de renforcer promptement les garnisons dispersées sur la frontière (car on craignait constamment la guerre avec la Chine et l'Angleterre, dont les navires battaient les côtes),

l'achèvement du transcaspien éclairent le tzar, qui ne peut prétendre à la prééminence sur mer, inébranlable quand il s'est arrêté à une opinion. Il se souvenait de l'incident de Port-Lazareff en 1886. Allait-on avoir, trente ans après, une seconde image de la guerre de Crimée ?

Les objections pourtant ne manquaient pas et portèrent dans l'adoption du projet définitif. L'œuvre n'était pas réalisable et ne serait jamais achevée. La Russie allait dépenser là inutilement des sommes énormes qui ruineraient son crédit. Des travaux d'art dans un pays glacé ! Un chemin de fer dans un désert sans habitants ni richesse ! Il y avait, dans la Russie même, tant de chemins de fer autrement utiles et nécessaires, et qui manquent. Le tzar resta inflexible. Des levés avaient été faits par les ingénieurs dans la Sibérie occidentale, de 1887 à 1890 : après quelques retouches, le projet était adopté par le conseil de l'Empire, le 21 février 1891 ; le 17 mars, le tzar signait l'ordre de commencer les travaux.

La voie nouvelle devait se dérouler tout entière sur le territoire russe, partir de Tcheliabinsk rattaché à la grande ligne d'Orenbourg, suivre la route postale, gagner Irkoutsk, presqu'en droite ligne et un petit port sur le lac Baïkal qu'on devait provisoirement traverser par des bateaux à vapeur, des chaînes de montagnes accumulant les difficultés techniques — reprendre à Mysovaïa, sur l'autre rive, gagner Strietensk et Verkhné-Oudinsk où la température descend jusqu'à moins 47 degrés. Au-delà et jusqu'à Khabarovka, la voie était plutôt indiquée que reconnue : les difficultés abondent le long de la Chilka et de l'Amour. Enfin, on devait redescendre, le long de l'Oussouri, de Khabarovka à Vladivostok par la voie qui existe encore aujourd'hui.

Irréfutable au point de vue théorique, ce projet ne pouvait être abrégé et les travaux commencèrent aux deux extrémités de la ligne. Pour aller encore plus vite, on décide en 1893 de faire venir les matériaux par l'Obi ou par l'Iénisséi : on construisit, dans ce but, le tronçon de 180 kilomètres entre Atchinsk et Krasnoiarsk : une nouvelle base en plein cœur et le chemin de fer arrivait, sans transbordements, d'Europe à Irkoutsk en

janvier 1898. Tous les énormes ponts en fer sur le Tobol, l'Ichim, l'Irtych, l'Obi, posés malgré l'éloignement des usines, la lenteur et la difficulté des transports. Le plus beau est celui de l'Yénisséi : il a 895 mètres de long, des travées de 150 mètres capables de résister à la forte pression causée par la débâcle des glaces. Le petit tronçon montagneux qui devait unir Irkoutsk au Baïkal exigeait des travaux particuliers : entrepris en juillet 1896, il est livré en janvier 1899. En décembre, une ligne commencée en 1895 reliait le Baïkal à Stretensk. Le rêve d'Alexandre se réalisait en 1899 : par wagon ou navire, on allait à Vladivostok, car la ligne de 766 kilomètres qui la relie à Khabarovka avait été livrée en septembre 1897. Le tzarevitch avait posé la première pierre de la gare de Vladivostok, en mai 1891. Il ne s'agissait plus maintenant que de construire le tronçon qui contourne le Baïkal et de relier Khabarovka à Stretensk.

***

Pendant la guerre sino-japonaise de 1895, la Russie est restée méditative : une confirmation. Avec la France et l'Allemagne, elle arrache au Japon victorieux la Chine qu'il veut démembrer et obtient de la Chine, en reconnaissance d'avoir fait déchirer le traité de Shimonosaki, le droit de faire passer un chemin de fer pour Vladivostok dans la Mandchourie cédée à bail pour 99 années, comme corollaire, le droit de réunir Port-Arthur au chemin de fer de la Mandchourie.

Couronnement et fin du système, l'avènement de la ligne droite, un gain de 600 kilomètres ; une économie ; un bénéfice de près d'un jour. Ces deux tronçons, l'un de Kaidalovo à Nikolkoié (1.536 kil.), l'autre direct de Karbin à Port-Arthur (1.050 kil.), devaient être finis en 1901 : on les entreprenait aux deux extrémités. De Paris à Vladivostok on pouvait se rendre en vingt jours au lieu de quarante-cinq à quarante-huit par mer sans les typhons de l'Océan Indien ou l'asphyxie de la mer Rouge.

En 1900, on pensait encore réduire le voyage l'année suivante ; la nouvelle ligne escomptée, la vitesse des trains portée

d'une façon continue à 37 kilomètres (qui est celle adoptée en Amérique), l'institution de rapides espéraient réduire le trajet en dix jours, quand une Révolution, contre une tutelle toujours plus lourde, éclate en Chine contre les étrangers. L'assassinat du ministre d'Allemagne, le signal de l'indépendance.

La leçon de 1860 avec l'incendie du Palais d'Eté a été vaine et une nouvelle croisade, à laquelle prennent part la France, l'Allemagne, le Japon et les Etats-Unis, se lève contre la Chine. Le soulèvement de la Mandchourie, les villes russes assiégées montrèrent la justesse des prévisions du tzar défunt et la Russie, sans parcourir une circonférence majestueuse, put mobiliser une armée.

* * *

La ligne a tous ses effets : une vive lueur à droite et à gauche, des colons, la terre cultivée. Elle permet d'exploiter et emporte les bois, les céréales, le bétail, le fer, la houille, les pierres de couleur, le sel gemme, l'or, le plomb argentifère, l'étain, le mercure, le graphite, le soufre : la géographie y gagne et la science pure. On importe des outils et des objets manufacturés. Le trafic intense ; le prix du voyage de 2.450 fr. tombe à 850 fr. ; la poste ; les marchandises précieuses, légères, thé, soie évitent les risques d'accident et les frais d'assurance. Une voie nouvelle vient au monde.

Elle a au total 11.950 kilomètres si l'on passe par les points suivants : Le Havre, Paris, Cologne, Berlin, Alexandrovo, Varsovie, Moscou, Tula, Samara, Tcheliabinsk, Vladivostok ; la France 480 kilomètres ; la Belgique 160 ; l'Allemagne 1.070 ; la Russie d'Europe 3.730 ; la Sibérie 6.510, mais l'étendue totale du grand Transsibérien, avec tous ses embranchements, doit atteindre 8.870 kilomètres. Laissant au Nord la croûte glacée où le sol est « à l'état de congélation perpétuelle » la voie emprunte la zone méridionale « apte au développement de la vie agricole » et quelquefois la région intermédiaire de la taïga ou des ousmans, c'est-à-dire des forêts vierges d'arbres

résineux car les trois zones s'étalent assez régulièrement comme des assises concentriques. Le schéma de la construction fort simple : 1.753 kilomètres construits en décembre 1895 ; sortes d'assises puis la masse de 1895 à 1900 n'empiète que d'une année sur le XXe car on considère l'an 1900 comme appartenant au XIXe, avec le Bureau des Longitudes.

***

Ainsi, si vous voulez arroser un grand champ avec un tuyau puissant, vous ne laisserez pas l'eau couler au milieu du champ qui serait inondé et le reste sec, et ne pouvant pas non plus vous en servir comme d'un arrosoir, vous creuserez plusieurs petits canaux qui, dès l'origine, modéreront le débit et iront porter la vie à toutes les extrémités : ainsi faisait le chemin de fer de Sibérie arrivant à Tchéliabinsk : les wagons montaient les uns sur les autres, causant une obstruction. Faute d'une dispersion facile, tous les produits ne pouvant aller ailleurs, s'arrêtaient, périssaient là dans un engorgement allant au plus loin vers Libau, ainsi que des glaçons s'amoncellent sur la rivière, au jour de la débâcle — de même marchandises et voyageurs pour gagner Tcheliabinsk faisaient un voyage circulaire. On n'avait que la ligne unique, nécessaire Tula-Samara-Ufa qui imposait des détours et des heurts ; les raccordements impossibles. Tchéliabinsk était un point nouveau, lointain, artificiel qui reportait pour ainsi dire en arrière le centre vital de la Russie elle-même, hors de l'action duquel était Moscou comme Saint-Pétersbourg.

Ainsi fut ouverte en 1896 la ligne de 250 k. de Tcheliabinsk à Iekatérinburg, centre du tronçon Perm-Tioumen ; en 1899, la ligne de Perm à Kotlas (866 k.) unique dans le Nord-Est jusque-là complètement désert, avec un tronçon pour la Kama ; la ligne Moscou-Arkangelsk qui, à partir de Vologda, mesure 635 k., coupe le territoire au nord. Des pêcheurs enseignèrent une crique favorable inconnue du gouvernement. La ligne de Saint-Pétersbourg est poussée jusqu'à la

Suède : une voie essentielle relie Pétersbourg à Vologda et Viatka (1).

Au Sud, on médite une ligne directe de Tcheliabinsk à Zarizyn sur le Volga, par Orenbourg et Uralsk : toute la Russie méridionale aura un accès direct en Sibérie. Cantonné jusqu'ici en-deçà du Volga, le système de la Russie d'Europe subit une flexion générale, tant il est vrai que tout se commande et se tient dans un système. Il est pour ainsi dire enfoncé, pénétré de toutes parts, et, tandis qu'enveloppé, pressé par la distance, son noyau central émet des rayons timides, Tcheliabinsk en émet d'autres tournés vers lui, dans une complexité singulière, et y joindre ses feux pour un embrasement général que recueille l'*Officiel*.

*
* *

Dans le même temps, on relie le Caucase au réseau d'Europe : Petrowsk à Baku ; Poti à Kutaïs ; Tiflis à Kars et Eriwan.

*
* *

La ligne de Samarkand, aussi, a proliféré, après un court interrègne, atteint son développement naturel, sollicitée par une couronne de grandes villes, Chodshent, Kokan, Margelan, Andijhan, Taschkent, qui a 160.000 habitants : Merv jette un tronçon de 235 k. au sud, à Kuschk.

Avec une force pareille, la Révolution s'accomplit : en février 1906, une ligne de 1.800 k. unit directement Taschkent à Orenbourg, une des gares les plus importantes de l'Empire (2).

(1) Vologda à Viatka (636 k.) en octobre 1906. Elle suffit pour illustrer une année.

(2) On affirme l'existence d'une ligne de 500 k., partant de Samarkande et aboutissant à Termesa, sur la frontière afghane, en un point où l'Oxus est navigable (1903-1906), mais à tort.

*

Au même jour, on achève le circumbaïkal, 260 k., qui coûte 142 millions : 33 tunnels.

***

L'Asie possède maintenant deux œuvres complètes ; la guerre russo-japonaise ne pèse que faiblement sur elles et l'histoire suspendue reprend son cours naturel.

Les projets qui se pressent, tendent à les réunir ou à les compléter. Dès 1906, on étudie une ligne de 2.500 k., qui doit relier Taschkent et Tomsk par Pashkend, Thimkend, Aouliéta, Techpek, Verny, Semipalatinsk, Barnlau et la station de Polomochnaya du Transsibérien, déterminant un circuit fermé ; une ligne directe partie de Uralsk doit, par Akmolinsk, aboutir à Semipalatinsk ; le Transsibérien doublé et poussé jusqu'à Khabarowka ; une voie nouvelle de Kratka le relie à Pékin par Urga et Kalgan. Avec ce raccourcissement de 1.500 k., on gagne 24 à 36 heures (1).

Toutes ces lignes faiblissent devant celle qui, partant de Taschkent irait par Osch, Kachgar, Aksu, Turfan, Hani à Sutcheou ou Lutscheou dans le Kansu, au cœur de la Chine, à un coude du Hoang-Ho, avec prolongation éventuelle à Hankow et Canton.

***

Ce mouvement gagne la Russie d'Europe qui n'a pas encore sa voie définitive malgré la révolution : elle éclate en deux projets. Le premier de Kazan à l'Oural a 640 kilomètres ; le second de Strjemechitsi à Maloyarolasvets ; la première de ces localités se trouve à 15 kilomètres de Sosnovitz et de Granitza au coin des trois Empires allemands, autrichiens et russes ; la seconde est dans la banlieue de Moscou. On ira directement de Vienne à Moscou ; elle a environ 1.325 kilomètres et traversera Lioubline, Louminets, Bobrouisk, Rosslavl.

(1) De Saint-Pétersbourg à Vladivostok on mit d'abord quatorze jours, puis douze jours et demi : on est arrivé à ne mettre que dix jours avant la ligne de Viatka, qui raccourcit de 500 k.

Dès 1907, on voit l'ensemble de l'édifice : moins d'un demi siècle a suffi pour le dessin tout entier (1), l'établissement de l'axe nouveau et central qui tient tout le système en équilibre. Il comprend dans la Russie d'Europe où Moscou, le centre de la croix, rappelle Paris, le système stellaire de la France, des mailles solides et régulières en Asie, toutes les lignes définitives. Pas d'empire si grand, de distribution si parfaite : tant de chemin, si peu de matière : un contraste violent avec le Brésil dans la distribution, la masse : la nature, trois fois plus vaste est pénétrée. L'œuvre qui n'a pas un tronçon solitaire, inutile, donne au plus haut degré l'image de la puissance et de la vie.

La statistique, très sûre, donne une masse globale de 66.759 kilomètres dès la fin de 1905 (2) : le mouvement même ne remonte pas au delà de 1870.



Non contente de son œuvre, elle déborde dans l'unité sur l'Asie Mineure, la Perse, l'Afghanistan, la Chine : le réseau le plus vivant du monde.

Le temps nécessaire à sa fin est plus difficile à établir, d'au-

(1) Projets de Novorossiik à Batum ; de Batum à Trébizonde ; de Vladikaukaz à Tiflis, d'Erivan à Djoulfa (Arménie russe et Perse) ; de Kansk au détroit de Behring. — La ligne du Stretensk à Khabarovka qui a 1.490 kilomètres est approuvée en novembre 1906 ; la ligne de Kiatka à Pékin a 1.500 kilomètres, de Taschkent à Pékin 6.000.

(2) Superficie totale de l'Empire russe (sans la mer d'Aval, la Caspienne, les lacs Baïkal et Balkach 563.240) 22.131.760 kilomètres carrés. — On a donc 22.131 kilomètres = 1,

dans la Russie d'Europe	5.427	—	= 0,1
dans la Russie d'Asie	16.704	—	= 0,1
	22.131	—	= 0,1,

pour la totalité de l'Empire. La Russie d'Europe a besoin de 54.270 kilomètres pour avoir 1 ; la Russie d'Asie de 16.704 kilomètres pour avoir 0,1. En Asie, on devrait retrancher Sakhalin et la Mandchourie (Voir petit atlas de poche de Stieler) ; la Russie d'Europe construit beaucoup en 1907, après un ralentissement.

tant plus que bien des lignes imprévues viendront au dernier moment alourdir le problème. Cependant l'évaluation possède une base définitive dans les progrès de 1895 à 1905, l'existence des grandes lignes qui n'ont fui aucune difficulté et qui donnent une base d'opérations très sûre : la ligne de Lang-Tscheou est la seule qui soit presqu'entièrement en Chine.

Bien que l'œuvre possède avec le temps une force sans limite et la certitude du succès, on peut à partir de 1910, donner 20 années comme suffisantes à l'exécution au terme de l'entreprise : dans ce système les deux périodes décisives de 15 ans se joindraient en 1910. L'an 1930, d'après la théorie, apporterait 111.949 kilomètres : il n'empêche que le transsibérien double en 1905 eût changé la face du monde. La paix avec le Japon a amené la séparation du sol et du pouvoir, assuré l'avenir des chemins de fer. Avec la division du sol, l'œuvre est définitivement établie.

Jamais on n'admirera assez la puissance, la synthèse des chemins de fer russes à la fin de 1910 : leur masse vaut leur répartition. On a fait les plus grandes lignes, diminué les plus grandes distances ; on construit dans les parties les plus lointaines, Erivan, Djoulfa, Tiflis, Tzinandal. Partout on saisit la ligne droite implacable aux mailles régulières : on pose librement toutes les pièces du système définitif ; la mobilisation ne demande plus que quinze jours. En 1911, on veut 7.000 kilomètres pour relier les lignes principales, une ligne pour le gouvernement d'Olonetz (1).

(1) Fin 1910, il y a 76.949 kilomètres et depuis on a livré et on construit beaucoup.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La place de l'Europe dans le monde.

Quelle différence depuis que Balzac, en 1840, adressait des lettres brûlantes à Madame de Hauska enfouie les trois quarts de l'année dans son château, au fond de l'Ukraine ?

L'émulation, la fièvre : chacun, égaler, dépasser son voisin. Un besoin, une entente universels. Le siège de l'Europe est fait ; avec les grandes lignes, les Etats succombent comme des châteaux de cartes. Tous les éléments de sa puissance ; le Monténégro ne compte pas dans sa résistance. Les grandes distances n'existent plus.

Au centre, un bloc inébranlable d'une solidité inouïe, un massif central, épais, qui pèse, coule, s'irradie à Cadix, à Arkangelsk, sous le cercle polaire, en 1908 à Espalion, Athènes.

Après la montagne, les Pyrénées ou les Alpes : les travaux d'art autour de 1910.

Après la montagne, la plaine russe, résistante, infinie, entreprise sur le tard : 15 ans suffisent pour la disjoindre. Le temps n'a pu vaincre la masse qui le dépasse. La vie et la vallée profonde mais la lave est maîtresse.

La faiblesse est à l'Est où l'Asie donne une vie intense : la Russie d'Europe possède le centre de toutes les grandes lignes parallèles à l'Equateur, l'homologue de celle de San-Francisco à Buenos-Ayres qui serait devenue horizontale.

Les jonctions avec l'Asie augmentent chaque jour la force, l'unité du réseau d'Europe : il devient un avec lui, reproduit

la forme des terres. De bloc, il se fait parcelle. Sa fin naturelle, sa force définitive dans la réalité, le temps est en Asie. C'est la confirmation de la loi essentielle que le monde n'est qu'un vaste et unique système dont toutes les parties se commandent et dont chaque parcelle ne constitue qu'un fragment mais concourt à un tout.

Dès 1862, Victor Hugo put mettre en vente *Les Misérables* le même jour dans toutes les capitales et depuis les progrès ont été immenses. Chaque année décisive apporte une ligne nouvelle ou une jointure internationale. A Paris, on s'arrache les chemins de fer turcs. L'ensemble des chemins de fer européens présente une série d'édifices disparates, qui se heurtent ; en général, une série de systèmes rayonnés autour des capitales mais les grandes lignes se dessinent mieux tous les jours par suite d'ententes avec les compagnies et les Etats. On presse l'œuvre dans la péninsule balkanique ; on a des châteaux et des chaumières, des édifices disparates, mal unis ; c'est l'absence de systèmes qui aboutit à un système par la force des réseaux égoïstes.

Le Tome III et dernier est sous presse.

HISTOIRE

DES CHEMINS DE FER

HISTOIRE

DES

CHEMINS DE FER

III

Asie — Afrique

PAR

KERNOEL MASSON

AVOCAT A LA COUR DE PARIS

L'UNION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

47, RUE DES PETITES-ÉCURIES, 47

PARIS

1912

ASIE

ASIE

GÉNÉRALITÉS

Le Sol ; l'Homme ; l'Œuvre.

Massive, monumentale, aux formes pleines, l'Asie, la plus grande terre, a 5 fois la surface de l'Europe et sa continuité avec elle, que l'on considère comme sa péninsule, augmente encore sa solidité : l'Amérique est en trois morceaux. C'est le plus vaste théâtre pour les chemins de fer : avec la richesse, l'étendue est l'autre élément de grandeur.

Au Nord, elle offre avec la Sibérie la sensation parfaite d'une nappe continue, glacée, plus vive qu'au Canada même, qui s'étend jusqu'au pôle sous une crête de banquises éternelles. Le soleil n'y gêne pas les morts et, souveraine dans son empire, la glace et les ténèbres, la mort hideuse se rit du soleil. La glace conserve des squelettes des siècles à cent mètres de profondeur, et le ciel blanc surplombe les Enfers.

Le désert après : l'air si sec coupe la figure au sang. Sous les écarts extrêmes de température, le même jour, les rocs éclatent, emplissent de poussière l'horizon qui aveugle. Des voyageurs disparurent et leurs chariots dans la tempête (1). C'est l'affreux désert, immuable depuis Robinson Crusoé.

Lacs desséchés : villes ensevelies peu à peu sous un linceul.

(1) Hermann Michaelis 1888. Mitt. Petermann. p. 23. *de Hankow à Sutchéou.*

Plaine infinie ou Océan de sable. Quelques arbustes aux rameaux aigus, sans feuilles. Les roseaux remplacent le lac ; le sable, les roseaux : le lézard seul trouble ce silence éternel. Le jour brûlant, la nuit glacée. Nulle part, on n'est si loin de la brise de mer. Un petit lac, le Lob-nor, centre de cette crique immense qui a 5 fois la France, et deux régions plus désolées encore, l'Ordos et l'Alachan, qu'un coude du Hoang-bo sépare.

Au centre, 2 chaînes énormes, qui se heurtent, chevauchent l'une sur l'autre, forment le toit du monde, aux précipices infinis ; leurs contreforts interceptent de vastes plateaux désolés ; tourmentes effroyables, le mercure gèle ; leurs pics les plus élevés se détachent à peine de l'ensemble. L'été surtout, il neige : les brises de l'Océan Indien se glacent sur ses hauteurs.

La montagne tient le cœur : du Pamir, 3 crêtes divergentes, aux bassins clos, Constantinople, le détroit de Behring, le cap Saint-Jacques. Les fleuves y ont leurs sources, inconnues.

Glace, sable, roc, toutes les formes de la matière.

Au Sud, la plaine, la flamme : forêts monstrueuses, essences tropicales, baobabs, bambous, santals, le « deodar », l'arbre des Dieux, à lui seul une forêt. Les racines dans la vase, la tête dans le feu du ciel, vingt espèces de palmiers herbeux ; la feuille, 6 mètres carrés ; de leur touffe, la fleur du talipot, haute de 12 mètres, avec plusieurs millions de fleurs, couvre une autre forêt intérieure ; fougères arborescentes impénétrables, rhododendrons, hautes herbes étouffées dans l'ombre, mousses où rampent crocodiles, crapauds géants, panthère, hyène, lions, gavials.

Un tigre royal dévore 200 personnes en une semaine : comme aux temps préhistoriques, le félin a encore la victoire ; un espace cesse d'être mis en culture, grand comme deux départements français. La strychnine impuissante ; le serpent cobra étouffe par an 20.000 Hindous.

L'homme se réfugie dans les villes en grappes si denses qu'une inondation, un cyclone en détruit d'un coup un million, jette les navires dans les champs.

Après une immobilité apparente, la nature reprend son empire. Le soleil rutilant, un brasier d'étincelles, allume des incendies dans l'herbe desséchée ; le sable brûlant de l'Arabie ; l'Inde, la plus chaude du globe : épices, fruits d'or, bayadères.

Là, toutes les religions du monde ; Dieux, idoles à barbe de bouc, Lhassa, aux cuivres dorés, Confucius et ses mille sectes, la Mecque, Jérusalem sur le bord ; Damas, un chemin couvert de roses. Dans les livres aux feuillets jaunis, des tableaux ravissants de fraîcheur.

* * *

L'esprit n'anime point ce grand corps.

En Syrie, l'emploi de la vapeur, sacrilège : chameau, dromadaire, vaisseaux du désert, seuls possibles, comme des dons du Seigneur et les pillards qui prélèvent un tribu régulier sur les caravanes qu'elles protègent, se dissipent avec les ombres de la nuit.

Le fleuve est un Dieu qu'on vénère : nus, couverts de cendre, les pèlerins se précipitent dans les flots sacrés du Gange, qui vomit chroniquement le choléra et la peste. Le peuple pense que la locomotive brisera les vertèbres du sphinx sacré, qui dort étendu sous la terre, dans les plaines de la Chine : pour les Mandarins, la fin d'exactions séculaires.

* * *

Histoire sans passé. Le temps, dès l'origine, l'enveloppe de son ombre : Constantinople, déjà, est à mille lieues au XVIIe siècle (1). Si vives que soient leurs couleurs, tous les voyages, depuis Marco Polo, malgré leurs peintures éclatantes, se fondent dans une teinte uniforme. On ignore où l'on est, à mille siècles, tant le monde, immobile sur lui-même, autour d'un foyer fixe, semble arrêté, confondu par l'éloignement dans le temps et l'espace.

Les rois mêmes, ennuyés, la quittent, et la princesse de

(1) Racine, préface de *Bajazet*.

Babylone, sur des licornes ailées, aux yeux de diamants, pour l'intérieur du Brésil, par dessus les montagnes d'or semées d'améthystes, accourir à Paris, foyer de l'univers, où des actrices font « très bien mousser le chocolat dans une alcôve capitonnée » (1), et laissent les écritures aux ministres, la dispute aux mages : à part le centre de l'Europe, l'univers est resté dans l'oubli.

Théâtre d'exploits fabuleux, d'histoires orientales, aux légendes sans nombre : empires immenses, lourds, dont on cherche la trace (2) évanouis sur le sol, dans la nuit, éternels : Attila, Alexandre, Gengis-Khan, Zénobie, aux squelettes épars sur la plaine argentée. Fleuve de sang : fosse commune.

***

Elle porte lourdement sa grandeur et sa servitude : sa dureté, sa masse écartent l'homme dans une identité profonde avec l'Afrique. Celle-ci, moins abrupte, offre encore au Nord des amorces énergiques sur la côte. A la plus grande masse correspond la plus grande résistance. Fin 1905, l'Europe et l'Asie, ensemble, ont moins de chemins de fer que l'Amérique quand l'Asie seule est plus grande que l'Amérique entière. Dans un renversement des proportions, l'Amérique, une puissance, se rit du vieux monde, un désert.

1880 ne mérite qu'une mention pour mémoire : « la Vega » apprend qu'on peut en faire le tour au Nord, sans soudure, dans un passage théorique, virtuel, mais le mouvement mémorable de 1880 à 1895 ne la pénètre point : la Révolution, localisée, expire sur le bord. Le chiffre ne donne même pas un rapport vis-à-vis la superficie au 31 décembre 1895.

Le trait dominant, essentiel de son histoire, c'est l'apathie, l'impuissance, personnels : sous le climat, l'homme inerte. L'Asie est anglaise ou russe, surtout européenne ; l'Europe ne

(1) Romans de Voltaire : *Les Fables de Fénelon* ont le même caractère.

(2) V. Hugo : *Les Misérables.*

put penser à elle qu'après avoir établi en Europe son pouvoir. Aussi, par une exception éclatante, jusqu'en 1895, les voies ferrées, dans l'Inde, s'y sont seules implantées. Si la terre s'étale souveraine, l'activité tenace de l'Angleterre a, dès l'origine, fondé un des réseaux les plus puissants du monde, bien qu'isolé. L'Asie ne diffère de l'Afrique que par l'œuvre anglaise : c'est l'Inde seule qui empêche une impression de délabrement, de tristesse identiques. Sans l'Inde, l'Asie serait au-dessous de l'Afrique même. En 1880, comme en 1905, c'est toujours elle, isolée, qui contribue à sa masse, à sa grandeur et, par son mouvement continu, tient toujours le premier rang dans le colosse asiatique. L'Amérique a les Etats-Unis : l'Asie, l'Inde.

D'autre part, sa continuité avec l'Europe, qui la pénètre dans un retour, décide sa grandeur, sa chute : la possession d'une source perpétuelle très vive, qui éclaire tout le Nord, lui procure un autre foyer de 11.785 kilomètres au 31 décembre 1905.

Telles sont les deux causes de prospérité continue et qui suffisent : Saint-Pétersbourg commande Pékin où la soudure s'est faite la première, à l'endroit le plus faible, le plus éloigné d'Europe. Pékin détermine un troisième théâtre, la Chine, qui achève la masse asiatique et l'Inde, l'Asie russe, la Chine, ces trois surfaces ressortent, s'équilibrent presque, avec une tendance à se pénétrer, se fondre en constituant, à leur tour, la plus grande masse de terre qui se dresse devant l'historien.

Enfin, la jonction des chemins de fer anglais et russes constitue l'épisode le plus dramatique de toute l'histoire des chemins de fer.

Là, deux voies issues du second foyer circonscrivent avec amplitude la plus grande superficie. Fermée au Nord par la ligne sibérienne, au Sud par l'Inde, à l'Est par la ligne Pékin-Canton, à l'Ouest par la ligne Taschkend-Tomsk, elle est ouverte à ses deux extrémités méridionales et ces deux jointures ramassent l'intérêt du monde entier.

Enfin, tous ses points internes tendent à une de ses quatre

voies : quatre forces sollicitent sa grandeur et une ligne centrale, supérieure à toutes, dans une décomposition admirable des forces, marque la chute de la matière. Dans ce plateau circonscrit, la lutte contre l'immensité devient intense : la ligne Taschkend-Pékin, Schanghaï, la première.

Aussi, son histoire, sans racines, aussi courte que brillante : la Révolution qui tombe en cataractes date du jour où ses deux réseaux essentiels, isolés, grossissant, ont coulé dans la plaine. La période 1895-1910, unique, forte, tranchée, tombe à pic, comme une falaise dans l'histoire : deux foyers sont si puissants qu'ils suffisent par leurs ondulations progressives. Sans ces mille sources, la moyenne annuelle vaut presque celle de l'Europe : sur un sol cinq fois plus vaste, on ne peut plus tirer argument de la dissémination des forces. On construit vite et de grandes lignes : des tronçons seraient inutiles. Cela explique la progression folle, unique dans l'Univers 1, 3, 7.

L'Australie, malgré sa petitesse, subit un recul sur elle-même. La progression de l'Amérique reste relativement stationnaire 1 — 2, 2 — 3, et c'est la source la plus féconde du monde. La moyenne annuelle de l'Afrique est de 1.436 kilomètres ; celle de l'Asie de 3.769 dans le même temps.

La matière a une grande condensation. Pas de théâtre moins fragmenté, d'œuvre plus simple, plus unie : l'Asie est à la Russie, à l'Angleterre, à l'Allemagne, la France ou l'Europe. L'histoire n'est pas tourmentée, impuissante comme au Brésil. Six réseaux en tout ; pas d'œuvres fouillées, déformées comme en Europe, de tronçons impuissants comme en Australie ou en Afrique. L'Asie a 0,2 dès 1907 ; l'Afrique n'atteint 0,1 qu'en 1908 ; l'Océanie avait 0,3 en 1904.

I

ASIE RUSSE

L'histoire très condensée des chemins de fer russes en Asie se divise en trois périodes : 1° les fondations ; 2° la construction ; 3° l'achèvement (1906-1915). Entre la seconde et la troisième période, une époque d'attente, de stagnation causée par la guerre russo-japonaise ; les chemins de fer n'augmentent pas de fin 1901 à fin 1905. Bien qu'ils aient une grande vigueur, on trouve là un grand interrègne.

La ligne d'Orenburg à Taschkent, livrée en 1906, marque la reprise de l'œuvre, arrache au sol une masse considérable, détermine un système clos, un second foyer qui s'oppose à la ligne de la Sibérie.

D'ailleurs, on ne rappelle ici l'Asie russe que pour mémoire ; l'œuvre a une vie propre, intense, indépendante. La longue branche qui ne s'est pas détachée de la masse nationale prolifère, douée d'un éternel progrès, cherche sa fin naturelle. Le tronc ; ses branches ; la ligne principale ; ses affluents.

En 1907, tous les efforts tournent autour de la ligne sibérienne, la plus longue ligne isolée qui soit au monde : on tend à la compléter, à la finir, tant elle est susceptible de perfectionnements. La doubler, c'est là l'essentiel, par des forçats, la prolonger par une ligne de 1.490 kilomètres à Kabarovka, la joindre à Taschkent, gagner Pékin par une ligne qui assure un gain de 1.500 kilomètres, de 40 heures. Si la ligne ancienne est perdue, la ligne nouvelle est parfaite.

Jusqu'ici ferme, unique, le courant se divise en deux, à droite et à gauche, aux deux extrémités : une décomposition

absolue des forces. La partie essentielle réduite, ressort : les projets fleurissent. L'œuvre essentielle est faite la dernière : le rail dépasse Gengis-Khan, Alexandrie : il a fallu une masse de 70.000 kilomètres pour entrevoir une voie parfaite. On pèse en Angleterre ses effets sur l'Australie.

Au centre, on entrevoit une ligne de Taschkent à Shanghaï.

On reste confondu de la petitesse d'un homme devant un cuirassé, un transatlantique en construction ; la Russie représente un vaisseau immense, en marche, avec tous ses agrès ; l'ancien système défoncé, la création d'un nouveau. Elle fut trop grande pour établir dès l'origine un système définitif, mais l'Asie russe renferme le type des lignes longues et parfaites.

En 1906, on peut prévoir le terme de l'entreprise, lui assigner 20 années : les temps d'hésitation passés, les grandes lignes faites, les épreuves terribles traversées. La Russie qui tient une grande partie de la terre a bien mérité du globe et dans une exception unique, par la jonction avec la Chine, les deux systèmes les plus étendus se complètent et s'engrènent.

II

LA CHINE

Après l'Empire russe, la Chine est le plus vaste empire de la terre ; cette surface immense est formée de deux parties distinctes : la Chine proprement dite formée de 18 provinces et de 4 provinces, la Mandchourie, la Mongolie, le Turkestan, le Thibet qui l'isolent des pays limitrophes.

La guerre, avant les origines, a brisé cette puissance sans

retour : les statistiques les plus sûres attribuent la Mandchourie à la Russie ou au Japon. La Chine subsiste comme entité colossale mais transformée par l'univers.

Elle est pleine de préjugés : les maisons n'ont qu'un étage pour ne pas gêner les esprits aériens ; hostile aux chemins de fer, les « voitures à dragon de feu » détruiront les influences protectrices, mystérieuses des principes mâle et femelle ou du tout puissant, c'est-à-dire le vent et l'eau — et les tombes.

Les origines sont débiles. En 1876, par ruse, les Anglo-Saxons de Shanghaï établissent une ligne de 15 kilomètres entre Shanghaï et Wosung, son port. Les Chinois s'y entassent pour se faire traîner, l'achètent et la démolissent. En 1884, un autre tronçon unit les mines de Kaïping au port de Lou-Taï. Li-Hun-Chang, autorisé par l'empereur, l'avait fait construire pour desservir ces mines qu'il possédait en grande partie, mais sans ouvriers ni ingénieurs avait appelé des Anglais. Le succès de ce tronçon détermina celui entre Tien-Tsin et les forts du Taku et leur soudure. Ravi de voir dans le jardin de son palais un gracieux modèle de railway, l'Empereur autorisa la construction de la ligne Tientsin-Pékin pour faciliter le voyage aux mandarins et aux candidats venant passer tous les trois ans leurs examens dans la capitale, mais par respect, la voie s'arrêta à Loukochio, un petit village, en 1897.

L'invasion japonaise démontre l'utilité du chemin de fer ; la Russie, l'Allemagne, la France s'unissent pour arracher la Chine au Japon, mais sollicitent concessions, zones d'influence, fournitures ; la Russie prolonge le Transsibérien à travers la Mandchourie, s'installe à Port-Arthur ; la Chine concède une ligne à un syndicat. Le Japon bouleverse cet édifice au Nord et s'empare des chemins de fer.

La Révolution est du 7 janvier 1902 : leurs majestés consentent à rentrer en chemin de fer dans Pékin qu'elles avaient fui en 1900, après le pillage des légations. Par raison militaire, un général français fit construire les 17 kilomètres de Lou-Ko-Chio à la capitale ; les Anglais construisent Machiapou à la capitale et les deux compagnies de chemins de fer ont leur gare terminus, en face l'une de l'autre, au cœur de la

ville chinoise, abattant deux fois la « Muraille Sacrée » (1).

Enfin, le programme officiel « Arrêté par le ministère des communications le 13e jour de la 7e lune de la 33e année de Kouang-Si (21 août 1907).

« La capitale, Pékin, est prise pour centre du réseau des voies ferrées chinoises. Ce réseau comprend quatre grandes lignes partant de Pékin dans la direction des points cardinaux et complétées par une série de lignes secondaires.

« Les quatre grandes lignes sont :

« I. La ligne du Sud, de Pékin à Canton.

« II. La ligne du Nord, de Pékin à Kiakhta, sur la frontière sibérienne.

« III. La ligne de l'Est, de Pékin à Aigun, sur l'Amour, par Mukden.

« IV. Celle de l'Ouest, de Pékin à Ili (2), par Lan-Tscheou, sur le fleuve Jaune. »

Pékin, un point immatériel, jette quatre lignes infinies dans l'espace, détermine le système entier, rencontre tout sur son passage : la nécessité de capitaux énormes que le gouvernement n'a pas, l'argent fourni par la vente de distinctions honorifiques, des groupes ne voient que des intérêts de clocher, sociétés, listes de souscription dans toutes les villes, l'opposition des mandarins, gâchis, dilapidations, et la défiance ! — C'est la grande crise des chemins de fer qui s'étend dans les émissions régulières, les valeurs de Bourse, les placements des pères de famille. Il faut attendre trois ans pour laisser passer la trombe. Ce plan officiel ne semble pas saisir l'effort réel : les embranchements sont parfois plus considérables que les lignes principales. De plus, l'Allemagne, la France, l'Angleterre sont disposées à construire des lignes renforçant l'œuvre indigène.

Telle est cette œuvre, d'un seul jet, aussi forte que légère ; avec l'unité, la puissance, elle défie l'immensité, se caracté-

(1) *Le Journal*, janvier 1902.

(2) Ili est le nom d'une rivière et d'une ville du Turkestan chinois ; la ligne se souderait au réseau russe.

rise parce qu'elle est unie à l'Europe avant d'être et contrairement à la loi commune présente avec la plus petite matière la plus grande puissance. Cette œuvre a la plus grande dispersion : c'est l'antithèse vivante du Brésil qui, malgré un demi-siècle d'efforts n'a pu construire une grande ligne : ici, des tronçons inutiles ; là une araignée, une pieuvre aux tentacules infinis ; un seul point émet le système entier.

Sans tronçons, toutes les grandes lignes apparaissent des longines, d'un seul jet ; il n'y a pas de conception plus nette, plus solidement ordonnée. Dans la Russie d'Europe, on s'est remis à trois fois pour avoir un système parfait : en Chine, c'est l'unité d'exécution de plan comme en France et en Angleterre mais dans un théâtre infiniment plus grand.

Il est bien probable que ce plan magnifique ne sera pas exécuté d'une façon rigoureuse : il faut compter les malfaçons, les bosselures. Déjà, une ligne nouvelle Shanghaï-Pékin semble donner de l'ombre ; les nations étrangères construisent des lignes qui peuvent amener des modifications au plan primitif, imposer une torsion au système entier. On doit, en 1910, peser l'œuvre (1) ; elle a la masse, la puissance.

(1) Au point de vue de leur architecture, les chemins de fer chinois obéissent, appartiennent à deux systèmes très opposés ; le premier comprend toutes les lignes partant de Pékin décidées en 1907 avec tous leurs embranchements ; le second toutes lignes russes, japonaises, allemandes, françaises, anglaises pénétrant en Chine ou venant d'un port. Dans le premier, on a Pékin-Hankow construit de 1906 à 1909 ; c'est une voie triomphale ; Pékin-Kalgan construit de 1898 à 1905 ; la voie de Tien-Tsin à Sanghaï-Kouan livrée en 1890, prolongée après ; la ligne de Schansi constitue la ligne de l'Ouest, livrée en 1908. Il faut mettre à part la ligne Schanghaï-Nanking, construite de 1904 à 1907. La ligne allemande de Kiantschou a été livrée en 1904 ; on met 12 heures au lieu de 10 jours ; elle aboutit à Tsman-Fu (435 kilomètres). Il faut aller chercher au Tonkin la raison du chemin de fer du Yunnan qui arrive à Yunnan-Fou en 1910 ; les Chinois montent de force dans les wagons, sans payer ; la ligne sera prolongée à Su-Tchéou-Fou sur le fleuve Bleu : les projets sur le fleuve Hsi-Kiang ont avorté. — Adossé à une de ses chaînes fondamentales et à une autre révélée récemment, plus élevée peut-être, le Thibet constitue un plateau, grand comme l'Autriche-Hongrie, d'une hauteur de 6.000 mètres ;

Le fait essentiel, c'est que le monde entier veut fournir, construire et se rue ; trois banques de nationalité différente construiront 800 kilomètres de Hankow dans le Houpé ; après trois jours de négociations, l'accord intervient pour la ligne Hankow-Canton ; de Hankow partira une ligne puissante à l'Ouest, dans le Sétchouen ; la lutte entre la Chine et le monde. Dans un livre considérable, M. de Laboulaye distingue trois périodes : 1° de 1863 à 1894 ; 2° de 1894 à 1905 ; 3° depuis

---

III

JAPON, MANDCHOURIE, CORÉE, FORMOSE

En 1862, des Japonais engagent, à prix d'or, des ouvriers de Brest pour bâtir l'arsenal de Yokohama. Le temps des « jonques » ; ils achètent en 1873 un cuirassé qui tourne toujours sur lui-même, eux inhabiles, à la grande joie des Anglais sur le rivage.

On a moins facilement des chemins de fer : commencés en 1880, ils avancent lentement dans ce théâtre fugitif : on va

des gorges étroites laissent passer les plus grand fleuves ; la neige à flots ; 40° au-dessous ; tous les moutons succombent : personne pendant 64 jours ; aux flancs, des glaciers ; aux sommets, la neige ; il existe un projet de chemin de fer de Darpling pour Lhassa. — Il est probable que Hankow deviendra un centre de chemin de fer et sera relié à l'Est, à Tschung-King sur le fleuve Bleu, à l'Ouest à Nanking : en 1908, on a le projet d'une ligne Tien-Tsin à Nankin.

plus vite par la mer. Trois chapelets d'îles, au nord, les Kouriles : 8 îles au centre ; au Sud les Riou-Riou, 44 ; mènent à Formose, conquise sur la Chine en 1895.

La guerre avec la Russie, n'arrête pas les travaux ; ils construisent, pour leur armée 280 kilomètres d'Autoung à Moukden, la ville sainte : rien n'est sacré pour l'ingénieur ; Moukden est un centre de chemin de fer.

Les art. 6, 7, 8 du traité de Portsmouth qui tînt la terre inquiète lui donnent 1.110 kilomètres, sauf un tronçon de 235 kilomètres de Karbin à Kouang-Chang-Tsé : ce réseau mandchourien sera relié à la Corée par Wyn. On établit du premier coup toutes les lignes définitives (1) et le réseau coréen.

* * *

La France fut la première, en 1866, à entrer en relations à coups de canon : un massacre de missionnaires amène une invasion de Coréens. En 1868, un flibustier américain s'empare des momies des ancêtres pour les revendre très cher, comme objet du culte. En 1871, une expédition américaine veut venger ce massacre. Bombardement inutile. — Que voulez-vous ? Notre pays ? Impossible. — Entrer en relations ? — Non. — Ils s'excercent depuis au tir à l'arc dans la cour du Palais.

Les gens inertes, cruels, abrutis par l'opium, arrivent à peine à l'être. Une Chine en miniature, vassale jusqu'en 1895 : l'Europe l'en libère : le Japon s'en empare.

42 kilomètres séparent Séoul, la capitale, de Chemulpo, son port : le Japon construit une voie ferrée en 1899, la termine le 1er janvier 1900. Le chemin de fer de Séoul à Fusan qui le suit a une autre importance : construit en 1904, il se prolonge à la frontière (2). La guerre lui a profité : en une seule année 802 kilomètres. L'œuvre renverse le paravent japonais : 6 ans

(1) De Port-Arthur à Kouang-Chang-Tzé (800 kilomètres) ; de Newchang (430 kilomètres) ; de Kouang-Chang-Tzé à Kirm en construction.

(2) 276 miles. Le trajet dure 14 heures, sans arrêt de nuit.

suffisent pour une Révolution complète dans cette terre qui rappelle l'Italie.

Au début de 1901, on commence un chemin de fer à travers Formose, de Kelung à Takao par Tachokou, la capitale (1).

***

Mais l'œuvre essentielle est au Japon : dès 1896 on construit dans Yéso la ligne d'Otarou (180 kilomètres) : l'ensemble un tissu léger achevé de 1906 à 1910. La plus forte moyenne de l'Asie : en 1911 on livre le chemin de fer central.

IV

ASIE MINEURE — SYRIE — ARABIE

1. Les Origines. — 2. Le « Chemin de fer sacré ».
3. Le Chemin de fer de Bagdad. — 4. L'Arménie et l'Arabie.

Qu'on suppose un navire, le dernier jour du XIXe siècle, en vue des côtes de l'Asie Mineure, il verra des tronçons successifs :

1° D'Haidar Pacha, vis-à-vis de la Corne d'Or, une première amorce à Ismid construite sur l'ordre du Sultan, de 1871 à 1873, par Pressel, du Wurtemberg. La « Deutsche bank » l'acquiert en 1888, obtient l'autorisation de le poursuivre par Eskicheir sur Angora, centre du commerce des poils de chè-

(1) Fin 1907, 418 kilomètres ; en Corée, 979 kilomètres ; en Mandchourie, 841 kilomètres ; Formose est achevée en 1908 (460 kilomètres).

vre. Eskicheir fut atteint en 1893 : on autorisa Eskicheir à Konia. Le réseau atteint 1.033 kilomètres dont 314 pour Eskicheir, 434 pour Angora, le reste pour Konia, qu'on atteint en 1896. La ligne d'Angora-Cesarié n'aboutit pàs ni le prolongement sur Siwas.

2° Une amorce de Mondania à Brousse : elle a 41 kilomètres et fut faite par le Grand Turc et un syndicat franco-belge, de 1871 à 1888.

3° Un tronçon de Smyrne à Aïdin : c'est le plus ancien. Concédé en 1856 aux Anglais, il a dévoré 10 ans et à 130 kilomètres. En 1879, il fut prolongé à Sari-Koï (231 kilomètres), Turbali, Tireh (47), enfin jusqu'à Diner. En exploitation complète depuis 1890, il a 515 kilomètres dont 376 pour l'artère principale Smyrne-Diner.

Smyrne-Cassaba fut aussi concédé aux Anglais en 1863 : la compagnie devint française en 1894 ; la ligne qui s'arrête à Alascheir atteint en 1896 Afiun-Karahissar, le château noir de l'opium.

Aujourd'hui le réseau a 521 kilomètres dont 420 pour l'artère principale.

4° Mersin, la ville des myrtes, — Adana. Concédée en 1883 à deux particuliers, elle marche depuis 1886, a 67 kilomètres et appartient à un syndicat franco-belge.

5° Beyrouth-Damas (155 kilomètres). Concédé en décembre 1891 à une compagnie française, terminé en 1892. En 1893, il compte 258 kilomètres : Damas-Mzerib (103).

6° Haifa sur le cap Carmel à Damas ; concédé en 1891 à une compagnie anglaise qui, faute de fonds la revend en 1892 à la Turquie.

7° Le plus au Sud, Jaffa-Jérusalem (86 kilomètres). Concédé en 1889, fini en 1892 : une compagnie cosmopolite.

Les vingt premières années (1856-1876) ont abouti à une œuvre brisée et morte que les uns portent à 274, les autres à 356 kilomètres : toute la période avant 1880 est fruste et l'histoire est remarquable par sa longueur et sa pauvreté.

Au 31 décembre 1895 — vingt ans après — 1.770 kilomètres que se disputent sept tronçons inégaux. Ce qui caractérise

encore cette deuxième période, si féconde ailleurs, c'est l'existence d'amorces disséminées, sans vie qui montrent leur stérilité, leur impuissance. Entre elles, pas de soudure.

Telle est l'œuvre fruste des Français, des Allemands, des Autrichiens conjurés ou rivaux.

Enfin, après un demi-siècle — le temps n'a pas manqué aux fondateurs — de 1897 à 1899, par bouts qui oscillent entre 118 et 135 kilomètres, on arrive à Afiun-Karahissar, à la jonction à Eskicheir, enfin à Konia : deux amorces fondent l'unité (1).

On ne pense en décembre 1902 qu'à atteindre Eregli à l'Est, Adaha au Sud. Encore les lignes ne sont pas soudées à Afiun-Karahissar : un seul rail enlevé à dessein, empêche la jonction. Après 10 ans, en 1907, l'Angleterre obtient le droit de poursuivre la ligne d'Aïdin jusqu'aux lacs de Bourdour et d'Egherdir, et le gouvernement incapable de construire lui-même, obligé de supporter l'argent, les ingénieurs étrangers, humilié, frémit de devoir aux infidèles la reconnaissance économique de son empire ou l'affermissement de son pouvoir.



Il veut être, construire une ligne de 1.767 kilomètres de Damas à la Mecque, le pèlerinage, la ville sainte. Souscriptions de tous les croyants, le revenu de la vente des peaux de moutons abattus le jour du Beiram, émission de cartes postales, appels répétés dans l'Islam ; le timbre du Hedjaz sur les pièces officielles ; les propriétaires donnent le terrain ; un prince indien, une gare. Un wagon pour les ablutions, un autre pour faire sa prière. On crée des troupes spéciales : les indigènes détruisent la voie qui gêne leur pillage. De Mzerib à Dérat, le train qui ne marche pas souvent, déraille une fois par semaine.

La crainte du ridicule filtre à Constantinople par une indiscrétion de la *Gazette de Francfort*. On décide, en Conseil, d'ap-

(1) Smyrne-Alascheir (169 kilomètres), Ouchak (118), Afiun-Karahissar (135).

peler deux ingénieurs allemands et d'opérer une retenue de 10 0/0 sur le traitement des fonctionnaires. Amorcée à Haïfa, la ligne a une vie nouvelle : l'embranchement de 160 kilomètres est terminé en décembre 1905.

Le chemin de fer sacré du Hedjaz s'avance dès lors comme une vague, brûle les étapes, Maan, Medaoura, Tebuk : à la fin de 1906, il est à 745 kilomètres de Damas. 12 jours au lieu de 30.

En 1907, une activité nouvelle : 5.000 soldats travaillent. La fièvre ; les congés ; les primes ; les locomotives belges, allemandes, américaines ; les ponts français ; ingénieurs turcs. Il faut, le 30 août 1908, pour l'anniversaire du sultan, être à Médine, la ville sainte, que 450 kilomètres seulement séparent de la Mecque. Le cheik y perd son indépendance et l'on prévoit trois embranchements : Médine, Koveit-Djeddah, la Mecque (1), Akabah, Bassorah, qui suit rigoureusement le 30e degré de latitude, un des côtés du triangle Akabah, Alep, Bassorah. La ligne principale elle-même, commencée le 1er mai 1900, sera finie en 1912.



La Révolution aussi grande au nord de Damas. De Beirut, une voie parallèle à la côte, presque terminée en 1902, réunit Saïda à Tripoli. La même compagnie française obtient en 1896 la concession de Damas à Biredjik par Hama, Alep, 550 kilomètres. La section d'Hama est livrée en 1902 : c'est une pièce intermédiaire.



La Révolution est anglaise au sud de Damas. En 1905, l'Angleterre pense à établir une voie ferrée entre Aden et Dhala. Son ambition s'accroît : c'est à Sana qu'elle veut aller en 1907. L'on conçoit dès lors la dernière arcade qui, de Sana à la Mecque, complèterait la ligne de la mer Rouge.

(1) 74 kilomètres.

***

La lutte est plus vive pour la ligne de Bagdad, fruit d'un voyage de Guillaume II en Palestine. Tous les projets antérieurs ont échoué de 1851 à 1872 : deux partaient de Selencie, au fond du golfe d'Alexandrette ; l'un de Tripoli en Syrie, le dernier d'Ismaïla à Koveit est constant à Londres depuis l'ouverture de Suez.

A Constantinople, pendant des années, autant de demandes que d'ambassades. Pressel dessine trois tracés : Erzerum — Sivas — Kouia — Bagdad et meurt ; le projet de Sivas, le meilleur, échoue ; la Russie, réclame 57 millions de l'indemnité de guerre. Le camp retranché d'Erzerum inspire l'épouvante. L'Angleterre surprise, l'Allemagne l'emporte et l'empereur, dans une accalmie du monde : la concession du 27 novembre 1899 mène au traité définitif du 5 mai 1903.

Avec les embranchements, la ligne oscille de 2.300 à 3.000 kilomètres, suivant les cartes, peu sûres. Il faut 800 millions, faire 75 kilomètres à l'heure sur une distance égale à celle de Paris-Constantinople. Les capitalistes exigent des garanties : on pense augmenter les douanes. Les « Capitulations » s'y opposent et l'on cherche un moment la solution dans des compensations en Egypte.

La lutte profonde entre l'Angleterre et l'Allemagne pour la prééminence. La chute de Marseille, Brindisi, Gênes : il faut cinq jours de Marseille à Port-Saïd, quatre de Hambourg au golfe Persique. Pour Bombay, on gagnera encore deux jours. De Londres à Bombay, dix jours par Vienne au lieu de quatorze. La poussée vers l'Est du « canal de Suez allemand » menace les Indes.

L'argent manque en Allemagne qui s'est implantée depuis 1883 : à Paris, le ministre des affaires étrangères refuse d'avancer 125 millions à la Dette ottomane, de laisser négocier les titres à la Bourse, sans bénéfice pour la France. Avec le transit des hommes, des choses légères, on doute d'un gain rémunérateur. Toute combinaison avorte : si quelques fils se dissipent, l'écheveau se noue à l'infini dans la tourmente des

contributions et partages, épisode le plus dramatique de l'histoire.

La ligne d'Eregli atteint Boulgourlou, 200 kilomètres plus loin, le 25 octobre 1904 : une dépêche de Guillaume pour l'anniversaire du Sultan ; les spécialistes lèvent le Taurus dans l'été de 1906 ; les allemands achètent tous les titres, les employés de la ligne Adana-Mersine qui pendant vingt ans ne put gagner le point stratégique de Diarbekir : l'artère centrale aura là une fenêtre maritime.

On a tout prévu : garanties, paiement d'intérêts, cas de déchéance, sections pratiques de 200 kilomètres, défense de construire les sections les unes avant les autres ; on débarquerait des troupes ; les étapes excellentes, Adana, Harran, Mossul, Bagdad, Basra, Kosima ; au nord, trois embranchements de Sadidje à Kanikin sur la Perse, de Nesibin à Karput par Diarbekir, de Senschiri à Marasch ; un au sud de Bagdad à Hit pour le pétrole et l'asphalte ; la jonction avec Erbil, Urfa, Aïntab ; à Tell-Abech la jonction avec le chemin de fer syrien ; la ligne reliée à Alexandrette, à Sobeir où remontent les gros vapeurs, traverser le sol le plus riche, coton, céréales, pétrole, cerises qui manquent en Allemagne : le grenier du monde pour les moutons et la laine.

En vain, le Dr Siemens signe avec la Porte un traité, le 27 nov. 1899, la veille du départ de l'empereur de l'Angleterre, la Porte s'est engagée à verser 54 millions par 100 kilomètres construits : il faut franchir le Taurus. L'Angleterre menace Koveit : posséder le point terminus ou l'œuvre, c'est pareil. Une détente : l'idée d'une ligne internationale vient au monde en 1907 et l'histoire, brisée, étranglée, comme suspendue, reprend son cours naturel.

Telle est la genèse de cette grande ligne roulée entre l'Europe, l'Asie, l'Afrique, profondément cachée dans les terres : un axe, un balancier nouveau dont la grandeur étonne.

L'histoire d'Arménie est plus tranquille. Les commencements du chemin de fer sont obscurs : tous se perdent dans la formule : la Turquie construira ou concédera. La Russie y voit son influence, des bénéfices. Le projet se précise : la ligne

doit relier Sansoun, Trébizonde, Sivas, Erzerum à Erzinghian, avec un intérêt stratégique et commercial.

Sans doute, la commission qui était à Erzinghian, présidée par le maréchal Zechi-pacha, commandant le quatrième corps d'armée, s'est depuis longtemps dissoute ; mais la Turquie se souvient de 1877 où les régiments arrivaient deux mois après la bataille. Le chemin de fer d'Arménie correspond à la ligne de Syrie dans une homologie profonde. Suivant la loi commune, il se reliera sûrement au réseau russe et au réseau d'Anatolie, complétant l'œuvre au nord.

Telles sont, dans leurs traits essentiels, les trois grandes avenues, sèches, neuves, implacables, de l'empire en travail : deux sont latérales, l'autre interne et médiane. Leur ensemble puissant.

Avec ses côtes en demi-cercle et sa partie massive, le théâtre offre un système intermédiaire entre l'Autriche et le Brésil. Malgré les amorces, le centre reste stérile avec l'apathie orientale ; les étrangers dépècent le sol dans une flamme ; les tronçons se joignent à Konia qui forge la poignée de la lame.

La période 1906-1910 est décisive : tout y entre, coulé, pressé, tordu : tout en sort à gros bouillons, pivot, charnière de l'histoire ; époque de transition et d'alliance, elle pose le problème sur terre, enserre le drame. On n'a plus qu'à recueillir. Après les tronçons, les grandes lignes : après les fondations, les plateaux.

Tout à faire : l'Euphrate ne marche pas, coule si lentement qu'il s'évapore : sur 120 kilomètres, 300 cataractes. Le froid si vif que les bêtes refusent d'avancer ; la chaleur si lourde que les gens se réfugient dans les caves. Mais en décembre 1907 on arrive à l'idée la plus naturelle : 3 secteurs différents de la ligne — allemand, français, anglais. Un dernier effort, une autre conception en 1908 ; l'Allemagne emporte sa section de 800 kilomètres et doit la faire en 5 ans.

Une vue d'ensemble en 1911 ; le chemin de fer du Hedjaz a réussi par la ténacité d'un général, établi le pouvoir central, empêché les révoltes. L'œuvre est malgré le ciel de feu, les monts de 1.200 mètres, l'hostilité des tribus vivant du pillage

des caravanes. Le monde n'y crut pas ; jamais l'argent des fidèles ne parviendrait aux travailleurs.

La lutte est plus vive pour le Bagdad : la Turquie n'a pas d'argent ; les étrangers, mille convoitises. L'opposition de la Russie qui voit le moyen de concentrer des troupes, de l'Angleterre qui voit une route pour l'Inde. Elle ne veut prêter à l'Allemagne qu'au prix de concessions impossibles ; il faut 400 millions ; la voie sera allemande depuis la Roumélie jusqu'au golfe Persique ; de Paris à Babylone en 5 jours ; la Russie propose un trajet plus court.

Il n'y a pas d'histoire si tourmentée ; c'est un immense chaos depuis 1856, l'origine ; un des centres de chemins de fer du monde, au milieu des terres, une voie capitale. L'Allemagne, qui a la concession, pense en 5 ans finir la ligne ; une compagnie américaine demande la concession de 2.000 kilomètres autour de Sivas ; de 350 kilomètres d'Hodeidah à Sala et Sobat ; le gouvernement veut construire 8.000 kilomètres en 8 ans, beaucoup en 1912, davantage en 1913.

C'est à l'Asie Mineure qu'on peut le moins arbitrairement rattacher l'étude de l'Arabie sur qui, à part quelques lettres récentes, on n'a que le document de Palgrave. Au Nedjed, on voulut le tuer comme agent des Turcs : il était pensionné de Napoléon III. On ne sait pas communément la différence qu'il y a entre un Turc et un Arabe.

C'est un centre de résistance presqu'infini, mystérieux. Deux capitales, Haïl au nord, et Riad au sud. Un mouvement formidable part du Nedjed : Abdallah prend Médine, la Mecque, viole les sépultures de Mahomet, d'Abu-bekr, d'Omar, emporte leurs richesses. Cinq ans après, le sultan de Constantinople veut venger cet affront : les garnisons égyptiennes qu'il place dans le Nedjed, haïes par leurs exactions, sont massacrées : une nouvelle armée égyptienne périt dans le désert de l'Harek. Le tombeau a au moins un nom.

L'Angleterre y noue des intrigues avec l'or des « maxims » qui ont servi contre les Turcs : l'Arabie est indépendante, mais investie de tous côtés par les lignes de Bagdad et de la Mecque.

V

PERSE, AFGHANISTAN

La Perse, l'Afghanistan appartiennent visiblement au même groupe ; ce sont des Etats impuissants, convoités, sollicités. Ils ne peuvent rien par eux-mêmes et par les rivalités dont ils sont le théâtre, s'opposent, restent des terres mortes : la région la plus déshéritée du globe.

I. — PERSE [1]

Il n'y a guère de sol que les projets n'aient sillonné davantage : conceptions, créations de savants, géographes semblent se réunir en 1873 dans de superbes tracés : tous restent à l'état théorique, sur le papier, mais montrent bien la séparation absolue entre l'esprit et son œuvre. Reclus, le grand géographe, résume ces divers projets en 1883 dans une nouvelle synthèse, plus brillante : on pense bien vainement quelquefois en Europe.

C'est toute une Révolution qu'apporte 1892 : d'après les correspondances les plus sûres, une ligne russe, partant d'Alexandropol, doit atteindre Tauriz (Tabriz), s'y bifurquer, vers Téhéran, Ispahan, Chiraz, le port de Bender-buchir — vers

(1) En 1912, on commence en Perse tous les levés nécessaires et la construction dans les établissements du détroit est en pleine activité.

Bagdad-Bassorah : en moins de 10 ans. En 1909, la Perse, trois fois grande comme la France, ne possède qu'un chemin de fer d'intérêt local de 53 à 54 kilomètres, dont 13 kilomètres seuls, construits avant 1891, ont une existence certaine.

On a peine à fonder quelque chose, sous ce climat : la matière coule presque ou se pétrifie. L'armée, qui n'a qu'une brigade, ne sort jamais à cause du soleil ou du froid. Tremblants de prêter leurs capitaux qu'ils cachent, les riches passent leur vie au fond de superbes jardins, près de jets d'eau ; les Européens pour lunatiques ; les prêtres s'opposent aux nouveautés. Dans la salle merveilleuse des Miroirs du palais du Schah, toutes les photographies d'étoiles de café-concert.

Le roi des rois ! Son aigrette constellée excite en Europe l'envie des ministres : après chaque exposition, la liste des « concessions », des précepteurs oubliés à Marseille. Le roi, qui préfère son indépendance, achète des automobiles.

Mais toutes les puissances étrangères, intéressées, luttent et se heurtent : on cherche celle qui recueillera l'héritage. La Russie inquiète l'Angleterre qui installe des consulats partout, dans les villes ou aucun sujet anglais ne réside, envoie des missions commerciales formées d'officiers de l'armée des Indes : la dernière, organisée par les Bourses de commerce de Bombay et de Calcutta, étudie la voie ferrée de Bender-Abbas à Kerman. Elle couperait le Bélutchistan et rejoindrait Quettah.

L'Allemagne, en 1906, arrache la concession d'un chemin de fer de la ligne de Bagdad à Kermanshah.

***

Tel est ce sol froissé par les convoitises étrangères : on arrive à craindre un conflit entre la Russie, l'Allemagne, l'Angleterre, comme en Asie Mineure ; entre ces forces, un échec. Il arrive un moment ou les gares font peur : 4 foyers, Bagdad, Alexandropol, Kuschk, Quetta qui menacent, et, avec ces prémisses, il semble impossible d'assigner une date au début même de

l'œuvre. Le problème, limité entre les pieux, est loin d'être résolu.

Telle est, sans matière, l'histoire curieuse de cet Etat dans les premières années du xxᵉ siècle : un milieu inerte, rebelle et les coursiers de la Fortune, immobiles, à la frontière.

C'est le pays du Soleil implacable, d'Ormuz et d'Ariman, immuable, solennel, des cimeterres, des Révolutions violentes, qui n'aboutissent pas comme en France, à une « Déclaration des droits » insipide. Le Ciel monde de lumière, l'homme immuable, qui fuit. Il n'y a pas d'évolution, comme dans l'Amérique du Sud.

Un silence de mort dans l'espace : l'intérêt seul des sommes enfouies dans les coffres du roi eut suffi pour construire un réseau. Malgré le temps, rien ne peut naître, une forme de l'administration latine, comptabilité, justice : rien n'a changé depuis Zadig. La solde de l'armée, du ministre au colonel, s'égrène : un soldat brise une vitre du carosse royal, dix soldats au hasard étranglés sur le champ. Le souverain, tremblant ; presque tous assassinés, malgré les supplices. Le sang est une semence de fanatiques : la sensibilité extrême.

Telle est l'histoire véridique des Persans, des nègres, des Comanches uniformes ; on ne rencontre pas dans l'univers de théâtres plus hostiles, de promesses aussi vaines, et d'amorces si vives. C'est par elles, néanmoins que la Révolution se fera brusquement : la Russie, l'Angleterre ont échoué pendant un quart de siècle : l'Allemagne sera-t-elle plus heureuse ou plus adroite ?

On évoque malgré soi le souvenir de la Turquie rebelle en Europe, domptée aujourd'hui, vaincue en Asie, allant volontairement à la Mecque. Mais aucun critique, même le plus sagace, n'oserait circonscrire le temps qui sépare le livre de la préface étoilée.

* * *

La nature intacte, violente ; une expédition anglaise dans le Seistan, périt tout entière, sous une tempête de neige — Meched, une seule rue, des ruelles en labyrinthe a 70.000 habi-

tants — 2 déserts en occupent le centre presque ; le grand Salé et le Lok-out, le plus désolé du globe : il faut, pour le traverser 3 jours et 3 nuits — un plateau triangulaire, sablo-neux, creusé — les monts arrêtent les nuées ; — les fleuves obstrués de cataractes, ne marchent pas, bus par le sable — les montagnes issues du Pamir, rangées en bataillon ; Téhéran sous la neige — les provinces luxuriantes de la Caspienne ; le grain tombé des épis donne une autre moisson ; les arbres, des ruches aux abeilles ; le miel dégoûtte de leurs feuilles ; l'eau, un rayon de soleil — la Perse, trois fois grande comme la France, reste séparée du monde, mais le mouvement extérieur ne la pénètre point ; la Russie est encore à construire les 319 kilomètres qui séparent Erivan de Tauriz.

Embarras financiers, la misère générale. Autour du trône aux deux paons d'albâtre qui vaut plus de 100 millions, surmonté d'un globe d'or massif dont 50.000 pierres précieuses dessinent les reliefs — une révolution interne profonde. La lutte commence entre le peuple et le pouvoir ; le suffrage universel ; des jets d'eau dans le Parlement rafraîchissent la température. On rejette le protectorat anglo-russe ; au lieu des mosquées, des églises ; le Pentateuque, l'Evangile remplacent le Coran.

Fin 1907, la Russie est prépondérante dans tout le Nord, d'une frontière à l'autre ; l'Angleterre au Sud-Est, jusqu'au port de Bender-Abbas, dans une séparation naturelle. Une marche vers la création, la division du travail : l'établissement d'un pouvoir. On assiste à un partage réel de la Perse entre la Russie et l'Angleterre : elle y perd les plus belles provinces : elle y gagne une nouvelle « couverture », peut-être un chemin de fer de Bender-Abbas à Kirman (1). On note les phases de l'histoire ; la Russie obtient deux fois que la Perse ne donnera pas de concession ; la Russie obtient une concession, on voit

(1) On a le projet d'Ouman (chemin de fer Sud-Ouest russe) à Kertsch ; il longe la mer Noire et va à la frontière persane ; un gain de 2.500 kilomètres, un autre partirait de Djoulfa et aboutirait par Recht, Téhéran, Kirman à Kurrache sur la mer.

que le trajet Londres à Bombay ne demanderait que 7 jours, mais le désert, les fleuves, la politique, l'argent, les rivalités ont tout empêché. Il faut 12 jours en chameau : Il faudra 1 jour en chemin de fer.

---

2. — AFGHANISTAN

L'Afghanistan est aussi pauvre en chemins de fer. Une crête aiguë, aux mille contreforts, le divise en deux versants égaux, celui de l'Amu-Daria et celui de l'Helmud.

Aussi vaste que la France, le théâtre de mille intrigues frémissantes qui s'arc-boutent : une puissance croit avoir remporté un succès parce que l'émir prend son oculiste. Une unité, un Etat tampon, précieux, qui empêche la guerre universelle, que la Russie et l'Angleterre s'engagent, depuis trente ans, à ne pas conquérir.

Autre conception en 1906 : jadis informe, le pouvoir est devenu autoritaire ; l'émir qui oppose la résistance la plus absolue aux voies ferrées. Tout cet espace pouvait, à l'insu du monde, s'engloutir dans un tremblement de terre. On n'a pas la grandeur du Brésil ni ses efforts et il retombe en 1906 dans son immobilité éternelle. On calcule en Europe qu'une ligne de 750 kilomètres suffirait pour le traverser, deux ans pour le construire. Russes et Anglais ont à sa porte un matériel considérable.

La plus grande nouvelle du monde en octobre 1907 : la Russie et l'Angleterre ont signé un arrangement pour une ligne ferrée à travers l'Afghanistan. Herat, Kabul, Kandahar sont les trois villes entre lesquelles la jonction paraît la plus imminente. Elle entraînerait au Nord la jonction avec Meinane, Tusch, Kargan. Un gain de 25 jours ; la malle des Indes ; Varsovie devient Venise.

VI

ASIE ANGLAISE (1)

1. — CHYPRE

Cette île constitue un numéro depuis 1905 avec 54 kilomètres.

2. — INDE, BELUTCHISTAN, BIRMANIE

Antiquité et force de l'œuvre ; son isolement. Les trois triangles et les trois périodes.

« Inde » est le mot qui a revêtu le plus d'acceptions diverses, moins sous la plume des différents géographes que par l'ambition incessante de l'Angleterre, qui réunit sous son toit les territoires les plus divers. Insensiblement, l'on arrive ainsi en 1905 à cette conception de l'Inde : une forteresse adossée à la plus haute chaîne de montagnes de l'univers, dont les cîmes se perdent dans le ciel, plongeant avec sa plaine dans l'Océan

	1900	1905	1909	
	—	—	—	
(1) Chypre			58	
Aden...				
Indes	38.235	46.045	50.667	1,0
Ceylan	478	751	928	1,4
Etats Malais	439	719	1.219	
Malacca	92	92	92	

Indien, devenu un lac anglais sur son pourtour démesurément agrandi et s'étendant sans interruption de la Perse à la Chine.

Dès 1841, un an avant la France, l'on étudie des projets de chemins de fer : les premiers travaux sont de 1849, les premiers fruits de 1853.

Le plan consiste à relier par deux voies, les trois plus grandes villes, Bombay, Calcutta, Madras, la mer Arabique au golfe du Bengale. Malgré la distance, les bêtes féroces, les indigènes, il faut tenir l'intérieur. Traversée par l'insurrection formidable de 1857, cette ligne capitale essentielle ne fut terminée qu'en 1872 : elle avait demandé vingt-deux ans.

La ligne de Bombay n'était pas à cette époque ce qu'elle est aujourd'hui : pour des raisons stratégiques, elle s'élevait jusqu'à Allahabad et gagnait Calcutta par Benarès, Patna, Burdwa, Chandernagor.

Telle est cette pièce rigide, en fer, unique : le contrefort d'une cathédrale. Dix ans après le réseau porte encore la raideur, la marque de la servitude qui l'oppresse. Une carte de 1883 laisse l'impression du nu, d'un squelette et dans une sorte de superposition régulière, d'un triangle qui succède à un autre triangle ; on en trouve en 1883, un second ; Allahabad, Delhi, Lahore, Pechawer, Kurrachee, construit également par raison stratégique pour atteindre Pechawer. Bombay et Pechawer sont les deux sommets des deux angles et la ligne primitive Bombay-Allahabad est la ligne commune aux deux triangles délimités.

Au fond, à l'arrière-plan, parallèlement aux montagnes, la base du système qui semble rejeté violemment à l'Ouest est la longue ligne droite de Calcutta à Pechawer qui devient la plus importante, la ligne maîtresse : c'est elle qui absorbant tout avec deux contreforts, Bombay au Sud, Kurrachee au Nord, semble masquer le plan primitif. Les deux arches d'un pont.

Dix ans ont suffi pour cette révolution complète (1), une rigidité britannique, un sol brûlant. L'œuvre décharnée, nue

(1) 1er janvier 1882. — 15.989 kilomètres.

mais d'une puissance singulière, disparaît presque. Il n'y a d'embranchements que le long du Gange comme des Amours joufflus, soufflant dans leur trompe, qui se jouent sur son cours.

L'Inde, considérée en soi, en 1883, continuait régulièrement sa carrière quand l'annexion de la Birmanie vint augmenter le champ de l'influence anglaise, fournir à son activité un nouvel aliment, mais compliquer singulièrement le problème.

L'Angleterre n'en possède que le littoral ; la source de l'Iraouaddy est inconnue, le rhinocéros apprivoisé, l'éléphant disparaît dans les herbes. Les rats innombrables traversent la rivière en ordre, assiègent des villages : les tigres, chassés par l'inondation, se réfugient sur les collines, à côté des indigènes.

Amarapoura. « la ville de l'Immortalité », dure 75 ans : un rien pour que 100 hommes, 100 femmes, 100 garçons, 100 filles et 100 soldats ne soient massacrés à la demande de l'astrologue de la Cour : la famille la plus illustre des Brahmanes est celle des grenouilles. Le roi fait reconstruire Mandalay à 4 kilomètres du fleuve pour ne pas entendre les bateaux à vapeur anglais et ferme hermétiquement ses Etats à l'Angleterre. Tout le commerce avec le Siam par Xieng-Maï (Zimme), par Bhâmo, distant de 6 journées de la frontière de la Chine, sur une route dangereuse : un officier anglais y est tué. La dernière annexion prévue par le *Journal officiel de la République Française,* s'accomplit en 1886 : Le roi Bitau, pris, déporté, et la seule voie ferrée qui y soit en 1883 est celle de Promé à Rangoon.

On prévoit, à cette date, la ligne Rangoon-Mandalay, qui existe en 1893 : au 30 juin 1899, 1.485 kilomètres ; deux embranchements, Sagaing-Alon (114 kilomètres), Thasi Mecksila, Myingyan sont livrés en 1899 et 1900. En 1904, la voie atteint sur l'Iraouaddy Myckynia au nord de Bhamo-Hsipaw, à l'Est, avec prolongation éventuelle à Kowulong, sur la Salouen, à la frontière de la Chine.

Mandalay est un centre de chemin de fer : aujourd'hui disparue dans la même couleur, la Birmanie fut une entité géographique.

Les progrès n'ont pas cessé dans l'Inde, osseuse, squelettique, qui a depuis 1883 une solidité nouvelle. Le système rigide a éclaté : les quatre lignes ont leur fin naturelle. On se rappelle leur disposition : deux lignes parallèles Bombay-Madras et Calcutta-Pechawer, reliées par une troisième, Bombay-Allahabad : la dernière, Kurrachee-Pechawer, parallèle à Bombay-Allahabad. En tout, quatre lignes parallèles deux à deux.

Par suite du territoire qui s'amincit au Sud du Godavery, la ligne Bombay-Madras a vite empli au Sud le territoire du Dekkan : la ligne centrale a plus d'éclat.

La longueur ou la faiblesse de la ligne centrale primitive, Bombay-Allahabad, a trouvé son correctif dans une ligne décisive, presque droite, greffée sur elle, qui mène directement à Calcutta par Nagpur et Raipur au Sud.

Pour répondre à cette ligne de Raipur, la ligne Bombay-Allahabad a donné au Nord une autre ligne, Baroda-Palampur, Jaipur qui rejoint à Delhi la grande ligne de Calcutta à Pechawer, coupe en deux le vaste territoire rectangulaire laissé entre les deux voies primitives et parallèles.

Chacune de ses deux lignes nouvelles a donné des embranchements au Nord et au Sud qui rejoignent la ligne primitive.

La ligne de Madras et la ligne de Nagpur s'unissent pour relier tous les points de la côte orientale, déterminent une ligne directe de Madras à Calcutta.

Au nord de la ligne de Jaipur, la voie s'arrête un instant à Bikauer, devant le désert : il est traversé aujourd'hui et un embranchement solide le relie en 1903 à la ligne primitive de Kurrachee.

Kettah (la voie s'arrêtait non loin) est atteint en 1893 : on projette en 1902 130 kilomètres à Nuschki.

Pas d'œuvre plus parfaite et plus simple : la voie centrale de 1872 donne deux voies qui se rejoignent à elle-même et qui émettent extérieurement des embranchements, se rejoignant, tombant les uns sur la côte orientale, les autres sur la ligne Kurrachee-Pechawer : il n'y a pas de construction plus géométrique, de formule plus abstraite, d'œuvre mieux suivie, à

peine plissée, déformée, ainsi la ligne directe Bombay-Calcutta ne commence qu'à Bhusswall, mais tous les embranchements qu'elle donne devraient se réunir entre eux. Il n'y a point dans l'espace de ligne aussi autoritaire : les cartes de 1883, 1893, 1903 se superposent et se confondent dans une tendance visible à posséder la ligne droite.

Il semble que l'on ait répondu point par point aux reproches formulés en 1883 avec amertume. On oubliait que toutes les lignes sont nécessaires ; on ne voyait pas l'œuvre de 1872, celle de 1883 même : dès 1893, toutes les mailles sont réduites de moitié.

Mais le vice le plus éclatant, la grande lacune consistait dans l'isolement de Calcutta, chef-lieu de la province du Bengali aux rives de l'Irraouaddy : entre le Bengale et la Birmanie, l'Assam sans chemin de fer. On ignorait que l'Angleterre ne possédait pas la Birmanie et qu'entre elle et l'Assam, il y a le Manipur.

***

La ligne de l'Assam au Bengale, commencée en 1892 est finie en 1905 : elle commence au port de Chittagong et atteint Tinsouka sur le Brahmapoutre. Elle a 1.240 kilomètres : 75.000 ouvriers y travaillèrent à la fois : 7 ingénieurs y sont morts. Leurs noms sont gravés sur une plaque de marbre. Les Anglais la tiennent pour la première du monde : si cet éloge est exagéré, elle mérite au moins une mention très honorable.

Elle a le grand mérite de fermer le réseau à l'Est : déjà solidement relié au Bengale, son raccordement avec Alon, en Birmanie, distant de 350 kilomètres n'est qu'une question d'heures. Elle constitue à elle seule, vu son importance, le troisième réseau ou foyer.

Dans le Kaschmir, au Nord, annexé en 1889, l'on n'a que la ligne de Jammu-Sialkot ; il manque toujours les 274 kilomètres qui mènent à Kaschmir.

Telle est cette œuvre, un instant brisée en 3, réduites à 2 parties très inégales : la masse de l'Inde d'un côté, la Birma-

nie de l'autre dont l'isolement n'a pu déterminer la faiblesse, empêcher deux embranchements au Sud, Bassein à l'Ouest, Moulmein à l'Est, qui donnent à la ligne une solidité inébranlable.

Malgré la solution de continuité avec l'Inde, la fissure — la vitalité est si intense que dès mars 1906 on surprend un projet capital : Thasi va être relié à Keng-Tung, extrémité orientale de la Birmanie, Ken-Tung et Moulmein à Xieng-Maï dans le Nord du Siam. Cette double articulation, essentielle, cette ciselure qui assure une jonction entre l'Inde, le Siam, l'Indo-Chine est capitale dans l'histoire de l'Asie, tant il est vrai qu'à un réseau parvenu à une certaine force il faut peu de matière pour aboutir à l'unité.

On recueille en 1900 la première conséquence de l'augmentation du réseau : c'est la première année où ils donnent des bénéfices. Ils doublent de 1903 à 1904 où apparaissent plusieurs projets.

Ce qui caractérise cette masse avec sa condensation relative, c'est son isolement : il reflète la puissance, la volonté de l'Angleterre sur une surface égale à dix fois la France. Unique au monde, cet isolement est merveilleux ; aucun réseau n'acquiert une étendue pareille sans déborder ; aucun Etat ne construit une œuvre aussi puissante sans s'unir à ses voisins, par intérêt. Ici, il les annexe à lui-même, successivement ; il tient tous les fils dans sa main, 630 rajahs, anime son théâtre qu'il garde avec un soin jaloux.

La jonction du chemin de fer anglais et russe, en Asie est un problème universel d'un intérêt général : la question est agitée d'une façon quotidienne : 700 kilomètres les séparent, il faudrait deux ans pour les construire avec les matériaux amassés. Le peuple se demande ce qu'il y a chez les grands de la terre dans ces réceptions diplomatiques, la culotte en casimir blanc, l'habit chamarré, la poitrine constellée d'étoiles.

Telle est sur le seuil, cette longue histoire admirable de l'Inde, simple comme un credo : chef-d'œuvre de patience, elle se déroule sans secousses dans une unité profonde. C'est une nappe, un Océan de fer, à vastes lames, de précision,

d'une grande étendue qui croît régulièrement malgré la fissure qu'elle masque, qui échappe presque comme un précipice inconnu, prêt à monter vers l'Europe ou à descendre à Singapour ; perfection pour ainsi dire sans matière et sans histoire ; granit majestueux, solitaire en Asie qui emporte plus de la moitié de ses chemins de fer et qui perdra demain, par lui-même, son caractère héroïque.

Il faut la regarder avec soin pour retrouver en 1907 les soudures ou étapes rythmiques, régulières. Dans un premier cycle de 23 ans (1850-1872) l'on a les deux lignes fondamentales : un second de la même durée, d'une prospérité inouïe mène à la fin de 1895 : un troisième auquel on peut donner une étendue pareille conduit en 1918 à un achèvement définitif.

L'on enferme ainsi 69 ans en trois cercles égaux, régulièrement étagés, plus long qu'un poème et ils semblent plus vrais que la conception différente des deux périodes inégales : l'une de 46 ans, réunissant les deux premières, aboutissant également à 1895 : l'autre de 23 ans. L'on peut signaler les deux systèmes, se confondant en 1850, en 1895, en 1868, mais le premier seul dessine la base, la distingue de la période d'alliance, de transition : 1872 est bien à mi-côte entre 1850 et 1895. Tous les deux font ressortir avec bonheur la période définitive.

Quant à l'année 1880, célèbre dans le monde, qui prouve la vitalité du réseau à cette époque, cette année ne correspond à rien dans l'espèce : elle ne marque pas la séparation véritable, une époque, une crête. Il faut dans un des deux autres systèmes remonter à 1872 ou descendre à 1895.

Quoiqu'il en soit de cette controverse d'école, la période classique 1895-1910 reprend ici son empire ; surtout avec l'architecture interne, elle emporte bien, dès 1908, la plus grande partie du problème et permet même d'escompter quelque gain. Question d'ailleurs sans intérêt tant l'isolement, la condensation du réseau prouvent sa vitalité dans les deux grandes plaines de l'Asie méridionale. C'est à cette position, sur deux versants, qu'il faut rattacher l'idée d'un vice-roi en

1902, méditant la ligne ininterrompue d'Alexandrie à Schanghaï, d'Egypte en Chine, par Akaba et la Perse méridionale.

C'est en Birmanie surtout, où l'Angleterre dépense le plus d'argent et d'efforts avec une obstination singulière. Elle ne s'est arrêtée qu'après avoir longtemps cherché sa voie, mais l'a trouvée sur le Salouen, à Kown-Long, auquel elle aboutit après avoir construit le viaduc de Gokteik. Tout ce chemin de fer dramatique, un des plus merveilleux du globe, étincelle d'ouvrages d'art. Malgré trois vallées, les chaînes de montagnes, elle veut arriver à Tali-Fou, grande ville du nord du Yunnam, sur le lac du même nom, distant de 350 kilomètres de Kown-Long. Combien d'hommes pensent encore en France que, vu les difficultés techniques, l'Angleterre ne peut franchir les montagnes : si la voie ferrée est impossible par Mandalag, Bhamo, il y a une voie par Kown-Long.

Enfin, en 1906, elle signe avec la Chine un traité aux termes duquel elle seule aura le droit exclusif de construire des chemins de fer au Thibet.

***

A peine aussi développé qu'en France, le réseau a une autre portée : il se compose de deux parties essentiellement différentes mais fondues, l'une, insignifiante, fixe, immuable, les Indes françaises et portugaises, l'autre mobile, vivante, toujours en progrès, et on se demande avec quel autre monde il peut être mis en parallèle, tant il frappe par ses attaches sa solidité puissante, mathématique, ses mailles d'une régularité parfaite, sa dichotomie classique.

Nulle part, il n'a laissé de lacunes, fui une difficulté. S'il est étroit au Nord, de Calcutta à la montagne, pincé par la côte, il reflète admirablement sans charnière toute l'étendue du territoire. Toutes les lignes essentielles sont terminées et les plus difficiles ; chaque moyenne, une ample moisson. S'il est le plus ancien en Asie, il est le plus riche et il a triomphé de l'étendue, des coutumes, des famines, brisé les castes, les

provinces, la divinité tutélaire qui protège la Nerbadah sur la ligne de Bombay à Surate ; les indigènes offrent à la locomotive l'or, l'encens, la myrrhe ; les veuves, au lieu de se brûler, danseuses ou bayadères.

Conçu au point de vue militaire, le réseau est devenu économique, mais si la distribution en soi est impeccable, parfaite, on est tenté d'accuser la lenteur de la construction, inférieure, à peine égale à celle de la France.

La ligne rejoint indifféremment des sous-préfectures ou des villes de 100.000 âmes, mais sur une surface dix fois plus grande, les premiers fruits sont plus tardifs ; l'œuvre, plus espacée, est plus longue à établir, l'œuvre est courte, misérable ou allongée.

Ici, un théâtre connu, fini, médiocre ; là, on n'est à l'abri des tigres, serpents que dans les villes. En une année, 25.000 personnes disparaissent officiellement ; dans un district, en 6 mois, une tigresse déchire 48 personnes ; 2 loups, 113 ; une terre étrangère, une série de provinces conquises successivement, des « rectifications » continuelles, des soulèvements, l'effroyable massacre de Cawupar. Les fils de l'Empereur des Mongols tués de la main d'Hodson, les Indiens à la bouche des canons remplacent les banquets réformistes, les innocentes caricatures de « la poire » et l'œuvre qui paraissait animée d'un cours identique, aussi lent, est singulièrement plus puissante. Ici, la paix, un climat délicieux ; là, sous le soleil, la flamme.

1908 heurte une œuvre capable d'assurer aux Anglais, après leur chute même, leur immortalité. Cette année réunit toutes les villes, aux monuments européens : le principe infini des colonades et des portiques.

Bien qu'isolée et morcelée, l'œuvre avec ses milles bouches, progresse avec une moyenne supérieure à celle de tous les pays d'Europe. Par son isolement la plus grande, le réseau le plus massif qui soit au monde : une des deux pièces du système de l'Asie ; sa fusion à l'Est ou à l'Ouest, une chose essentielle.

Il faut une bonne et grande carte pour saisir cette œuvre

dans sa plénitude, sa majesté qui couvre un espace huit fois plus grand comme la France. Au centre, un triangle médian et interne : sur les côtés deux triangles latéraux, homologues entre eux. Le premier Madras-Bombay-Calcutta est construit d'abord : les deux autres Kurrachée-Pechawer-Allahabad à l'Ouest, Calcutta-Tinsouka-Rangoon à l'Est, virtuel ou réel.

Les deux premiers contribuent à une ligne directe immense Calcutta-Pechawer : cette œuvre a des attaches d'argent, immuables, en terre étrangère. Le colosse a des pieds d'argile qui augmentent sa solidité. Les quatre arches d'un pont, Kurrachée-Pechewar — Bombay, Allahabad — Calcutta-Tinsouka — Rangoon-Tinsouka reliées au-dessus par la longue ligne de Tinsouka à Pechawer dans une construction de géants. Elle englobe le Belutchistan, disparu depuis 1876 de la liste des Etats libres : il se perd dans la grandeur de l'Angleterre qui l'a acheté, occupé militairement, sillonné de chemins de fer.

En 1909 seulement on voit la grandeur de l'édifice : il faut un vaste théâtre pour supporter une pareille construction. L'on est près de l'achèvement solennel : la période 1895-1917 prévu par la théorie achève l'intérieur du palais, avec 62.686 kilomètres (1).

(1) De 1880 à 1895 la moyenne est de 1.099 kilomètres ; de 1895 à 1905 de 1.430 kilomètres. Par la superficie, le rapport, cette œuvre rappelle la Russie. En 1906 on veut relier Taungwi (Birmanie) à Thasi sur la ligne de Rangoon ; la ligne arrive à Srinagar (Kaschmir), à Murdan et Dourgaï, près de Tchitral, à Chaman à 120 kilomètres de Kandahar (3 voitures et 2 locomotives) — à Nuschki ; c'est le chemin de fer du Belutchistan. A l'Est, la voie s'arrête à Kowtown-Ferry, à la frontière sino-birmane et à Kettach à 100 kilomètres en aval de Bhamo ; il est probable que les Anglais continueront une ligne de Bhamo à Yunnan-Sen ou Tali-Fu. On construit plus dans l'Inde qu'en Allemagne de 1905 à 1909 : pourtant la superficie est près de dix fois plus grande, l'unité est acquise en 1909. On doit signaler la ligne de la côte orientale. — On a construit 1.214 kilomètres en 1911 *(Economiste Européen)*.

CEYLAN

Très pâle à côté de l'Inde, par absence de sol, l'histoire de Ceylan ne manque pourtant pas d'intérêt. Les travaux commencent dès 1870, atteignent 217 kilomètres en 1880, 478 en 1895 et s'arrêtent.

Dès 1883, une rivalité entre Colombo et Pointe-de-Galle : Colombo lui refuse un chemin de fer ; celui de Colombo s'arrête à Kultoura ; une lutte presque dramatique entre ces deux villes, pendant vingt ans ; une charnière à l'histoire brisée, interrompue, immobile, reprend son cours naturel. La période 1905-1910 est décisive.

ÉTABLISSEMENTS DU DETROIT

L'œuvre manque faute de matière ; en 1909, l'Angleterre arrache au Siam les Etats de Kelantang, de Trenganou, de Kedah et prêtera 100 millions pour une ligne de Bangkok. La même année, elle prolonge et uni les courts tronçons des Etablissements du détroit, livre la ligne de Singapour à Penang (1) ; celle de Johor se poursuit jusqu'à Prai ainsi que celle de Pahang-Kuala-Selangor.

Labuan a 22 kilomètres depuis 1907 et Borneo 169.

(1) En 1912 et 1913.

INDE FRANÇAISE

Elle est intéressante parce que le réseau anglais empêche la construction d'une ligne de Pondichéry à Tirupapalyur ; l'Angleterre impose des conditions impossibles pour laisser construire sur son territoire. L'enclave de Pondichéry a en vain trouvé les trois millions nécessaires ; l'Angleterre préfère garder les avantages des transports.

INDE PORTUGAISE

L'Inde portugaise ne mérite qu'une mention.

LE SIAM

Depuis 1879, le problème est souvent agité : achevée en 1890, l'étude épuise les ressourses du pays qui craint l'Angleterre.

En 1891, une Compagnie anglaise commence à lever un chemin de fer de Sengora, sur la côte Est de la partie siamoise de la péninsule et aboutissant à Keddah, sur la côte Ouest du territoire siamois ou à Port-Weld, 210 ou 300 kilomètres. Tout l'intérêt est au Nord, dans la partie continentale et la statistique lui donne 144 kilomètres ou plus sûrement 93 au 31 décembre 1895.

La ligne de Paknam à Bangkok de 22 kilomètres est ouverte

en 1893, mais la Compagnie qui, en 1888, entreprit le chemin de fer de Bangkok à Kovat se demande, en 1898, à Londres, si elle ne va pas s'engloutir : la partie la plus facile est seule faite et mal ; inachevée, elle se disloque et les divergences des statistiques de 1900 proviennent justement de cette ligne impuissante qui est la préface de l'œuvre.

Soutenu par l'Angleterre, froissements, démêlés interminables avec la France : vexations, limites de frontières qui emplissent vingt volumes et des années : il refuse, malgré les traités, de raser au Cambodge des forts qu'il présente comme monuments historiques.

Très amoindri enfin (aucun traité ne lui est favorable avec la France ou l'Angleterre), avec une péninsule longue étroite qui échappe presqu'à l'analyse, le Siam dont la superficie se confond avec celle de la France a une consistance, une vitalité singulière. C'est une vaste plaine, ouverte en un seul point : on n'y accède que par un port qui reçoit par steamers toutes les nouveautés d'Europe et le cirque d'une simplicité biblique, bordé en partie, par le Mékong, apparaît dans sa beauté naturelle ; indigènes paresseux ; le sorcier l'unique maître ; l'orgie dure quatre jours après la mort. Les bonzes dépècent le corps jeté aux chiens et aux vautours. Les éléphants s'enfoncent dans la vase pendant la saison chaude ; les bœufs dans la saison sèche ; l'intérieur blanc, nu, fruste comme la Sibérie il y a trois siècles ; Bangkok aux toits incurvés, pointus en est le centre ou l'étoile.

La vie comme une flamme s'en échappe sur le royaume. Le foyer : 11 ministères ; après avoir dépensé 25 millions, l'excédent des recettes, emprunt de 75 millions à Londres, gestion rigoureuse : les princes fondant leurs lingots se font entrepreneurs, ingénieurs allemands, l'œuvre chinoise.

Le roi inaugure en grande pompe, le 10 avril 1901, la ligne faite à trois reprises de Bangkok à Korat, le 17 juin 1903 celle de Bangkok à Petschabare ; le 2 janvier 1909, celles de Pitsanouloke et de Petriu : toute la Révolution passe par Bangkok, le point générateur du système tout entier. Contre l'immensité la lutte corps à corps. La voie court vers Xieng-Maï.

centre des éléphants, du bois de teck, à 30 jours de Bangkok, donne la sensation d'une ligne droite simple qui se serait incurvée et infléchie à Korat, centre géométrique de la plaine et domine le bassin du Menam et celui du Mékong : la région de Nan ne compte pas.

De Xieng-Maï, on prévoit deux embranchements pour Xieng-Raï et Xieng-Sen ; trois pour Bassac, Oubone, Nong-Kaï, tous sur le Mékong ; celui de Battambang avorte pour défaut de matière, mais Petriu commande Chantaboum (1).

Au Sud, en 1909, le sol non fixé tremble encore avec l'Angleterre qui cherche dans la péninsule le cuivre, l'étain la prolongation de chemin de fer : au centre, au Nord la ligne de Korat en six mois, une pompe aspirante et mortelle pour la France.

***

La statistique avec ses désaccords accuse l'échauffement de l'œuvre qui éclate en 1909 dans un domaine consolidé mais rétréci. Mais la période 1906-1910 est décisive : tout y entre coulé, pressé, tordu : tout en sort. L'Angleterre le guette et la France : le Siam a tout intérêt à une jonction avec Rangoon et Saïgon, à devenir un pays de transit, à posséder, au Nord ou au Sud, la ligne méridionale de l'Asie, quatre jonctions : Bhâmo et Hanoï, Rangoon et Saïgon.

Telle est cette œuvre merveilleuse, d'un seul jet, sans nature, faite de légèreté, d'audace, de lumière, forgée dans la tourmente. Un changement à vue ; une conception géométrique, sans bavures ; on est sûr d'être à Xieng-Maï en 1911. Elle a ses racines au XIXe, ses fruits au XXe : Bangkok, le centre de l'éventail, plus vivant que Constantinople, possède la force du système. D'une ville de 600.000 âmes, la flamme s'échappe

(1) Paknampock-Pitsanouloke (138 k.) janv. 1909 ; avant la fin de 1909 on livrera Pitsanouloke-Bandara (58 k.) et Bangkok-Menam (5 k.). Total janv. 1909 : 777 kilomètres. Voir la position de Huenhin-Kemmarat-Pimoun-Sarava, ce dernier à 700 kil. de Bangkok à 550 kil. de Saïgon est dans la dépendance de Bangkok.

sur un royaume, sans place dans l'histoire. Le roi fut étonné de se voir dans la galerie des glaces, sous Louis XIV ; l'ambassade de 1861, prosternée à terre, frappa les habitants de stupeur.

Aujourd'hui, la jonction avec Rangoon est une des premières du globe : la gare, à Singapour, plus importante que le port (1).

INDO-CHINE

Tandis que le Siam est d'origine, d'essence asiatiques, il a fallu un demi-siècle de traités, de luttes pour conquérir successivement cinq morceaux d'un sol confondu aujourd'hui dans un même nom, l'Indo-Chine française, bordée enfin par le Mékong. Froissements, démêlés interminables avec le Siam (que soutient l'Angleterre), emplissent 20 années et augmentent la part de la France, qui possède un Empire

(1)

Bangkok	Petschabari	151	kilomètres.	juillet 1903.
Bangkok	Petrin	63	—	janv. 1909.
Paknam	Bangkok	22	—	1893.
Bangkok	Korat	263	—	1901.
Bangkok	Ayutia	71	—	mars 1897.
Ayutia	Genkor	54	—	nov. 1897.
Genkor	Korat	138	—	

Au kilomètre 91 de cette ligne, part la ligne Xieng-Maï (616 kilomètres) : elle est à Paknampo en 1906.

Banpadje	Lopburi	42
Lopburi	Paknampo	118
Paknampo	Utaradi	232
Utaradi	Nakon	134
Nakon	Xung-Maï	90

En 1910, on a la théorie complète d'une ligne de Singapour à Bangkok : elle serait faite en 7 ans et a 920 kilomètres environ de Bangkok à la frontière anglaise : Singapour est relié à Penang en 1911. En 1910, on compte 1.032 kilomètres au Siam — on veut prolonger Petschabari à Kedah.

ininterrompu d'Hanor à Saïgon, les deux boucles de l'S incurvé.

En 1886, Langson assiégé ; les Français fuient à travers la rivière : à Paris, on veut jeter à l'eau le ministre qui fuit par une échelle, du jardin du ministère. On parle d'évacuation : le Tonkin, un « placement de père de famille ! »

Là-bas, on ne possède que 2 tronçons misérables, l'un de Saïgon à Mytho, n'a jamais donné que des déficits ; l'autre, de Phu-lang-tong à Langson, construit en deux fois, pour des raisons stratégiques, et où il ne fait pas bon mettre le nez à la portière. Aux extrémités du domaine, ces deux tronçons n'en restent pas moins encore aujourd'hui les deux points générateurs du système tout entier.

Conquise, pacifiée, les raisons communes pour exploiter et tenir. Mines, forêts, culture attachées au sol d'une façon définitive : la disette en Annam ; le riz abonde dans les provinces voisines, sans issue. L'œuvre aussi nécessaire pour le commerce, la défense et tout dort.

Une loi de 1898, votée sans opposition, pose le principe d'une ligne ininterrompue, indépendante de la mer : Hanoï à 60 heures de Saïgon.

Un plan magnifique du ministère. L'argent manque à ce vaste projet : sa grandeur le brise. Faute de pouvoir tout entreprendre, on classe les lignes en trois réseaux, suivant l'urgence : trois lignes même sont remises à un temps indéterminé. Dans le plan aux assises régulières, aussi vaste que la matière, deux lacunes restent à combler.

On recueille, dès 1905, les bénéfices de l'effort. Au Tonkin, deux grandes lignes, livrées en huit tronçons successifs qui se coupent, font d'Hanoï un centre et une étoile, emplissent le territoire qui leur est destiné. Une crue de la rivière Claire, seule, empêche la livraison dans les délais, du tronçon Yeuboy-Laokaï ; les wagons, en bois jaune, perfectionnés, à couloir, sortent des ateliers des Batignolles ; les différentes pièces métalliques du pont de Viltri, d'une aciérie de Lorraine, jointes par des ouvriers du Creusot. Entre Hanoï et Haiphong le grand pont de 1.700 mètres sur le fleuve : une

circulation intense emporte des prédictions sinistres, le chemin de fer ne pourrait supporter la concurrence du Delta.

L'œuvre, exécutée d'une façon mathématique, est complète en 1906 : pour Laokay, 13 heures au lieu de 15 jours par le fleuve Rouge obstrué, dont les explorateurs vantaient les tourbillons.

Dans l'intérieur, on aura une ligne de Phu-Ninh-Giang à Késat, Cam-Giang soudé au chemin d'Hanoï-Haiphong. 5 concessions de voies ferrées se branchent sur Hanoï-Langson : on étudie Vinh sur le Mékong, Hinboun pour les forêts ou le cuivre.

Le centre aussi se prend ; la ligne de Turan à Hué, ouverte en 1906, de l'îlot de l'observatoire à Faïfoo en 1907.

Le Sud est moins avancé ; un seul tronçon en 1904, on hésite encore entre les itinéraires ; la carte a mangé en vain la vie d'un explorateur. Des études nouvelles ramènent à 104 et 425 kilomètres les longueurs définitives, économisent 20 millions (1).

Un décret de janvier 1905, qui rétablit presque l'équilibre, autorise l'ouverture des travaux à Tam-line : la ligne détachera un embranchement vers le plateau de Lang-bian, où s'élève un sanatorium. Une grande activité en décembre 1906 : les coolies travaillent le matin, les averses tombent le soir. On est dans la saison des pluies : l'infrastructure est faite : la pose de la voie va commencer.

Sous les fléaux, emprunts, disettes, inondations, passifs, main-d'œuvre, révoltes, l'œuvre de fer en 10 ans ne fléchit pas : 1909 monte une plaque énorme. Le réseau du Tonkin emplit, déborde, fait craquer ses frontières. L'arbre pousse : si la ligne du Kuangsi s'arrête aux frontières pour des motifs que l'histoire ne saisit pas, celle de Laokaï entre en Chine. Climats, sol, mandarins, difficultés inouïes, conflits entre la compagnie et la colonie : arbitrage. Au lieu de 96 millions,

(1) La ligne totale a 528 kilomètres : de Saïgon à Kanhoa 425 kilomètres au lieu de 475 ; de Phanrang 104 kilomètres au lieu de 200 ; travaux finis à Xongom.

166 ; le kilomètre 250.000 fr. ; 35.000 ouvriers ; la montagne. De Manhao à Mongtzé, un sentier de 10.000 marches. 147 tunnels ; sur la voie, la montagne s'éboule, étouffe un fleuve. La locomotive (1) atteint à Yunnan-fou en 1910. Concédé par la Chine en 1898, le tracé fut étudié et remanié.

En Annam, le roi idiot, déporté : la ligne de Hué à Quangtri livrée en septembre.

Au Sud, la Révolution s'achève (2) ; la ligne terminée jusqu'à Plantiet atteint Phanrang en 1911 malgré les tigres qui enlèvent 14 coolies, les éléphants sauvages qui écrasent un conducteur des ponts et chaussées.

Tandis que la crête écume, le Mékong apparaît dans la plaine, nu, long, lent, de cavités obstrué, en sa majestueuse solitude. 11 transbordements : la vie recule. La ligne de Bangkok à Korat en 6 mois, une pompe aspirante et mortelle pour la France : Korat, le centre idéal d'une circonférence de 500 kilomètres de rayon : la ligne de Petrin la renforce : six lignes menacent la France et le Cambodge. Un traité augmente son empire.

Ce qui fut, il y a dix siècles « l'illustre royaume du Cambodge », du golfe du Bengale à la mer de Chine, démembré, dévasté par le Siam, la guerre, les ronces, revit sous le protectorat : tous les légumes d'Europe et les fruits des tropiques, cardamome, forêts immenses, ébénisterie, teinture, riz, poissons, houille, fer, kaolin, schistes ardoisés, grès, marbres, salpêtres. Ses danseuses, que glace la peur du diable, ouvrent en Europe les portières des rapides.

La diplomatie lui restitue en 1907 les provinces de Sisophon, Battambang, Siem Reap, le grand lac Salé et les ruines d'Angkor. Pnom-penh, il y a quinze ans, une bourgade, le choléra et la peste, paraît aujourd'hui en pleine lumière : canaux, quais, banquet, trésor, postes, palais du gouverneur. La vraie

(1) Kilomètre 178 : la ligne entière a 438 kilomètres ; le tracé primitif avait 468 kilomètres.

(2) 1908. On livre le kilomètre 161 (Quangtri-Nychong) ; toute la ligne a 172 kilomètres : les kilomètres 89 à 134, livrés en avril.

capitale d'un royaume consolidé et agrandi : nœud hydrographique de la nappe des Quatre-Bras, Pnom-penh en est le centre et l'étoile.

On étudie, dès 1908, une ligne de Saïgon à Pnom-penh et le projet primitif vers Battambang, un peu oublié, reçoit une force nouvelle. C'est l'homologue de la ligne du Yunnan et dans un champ nouveau, l'œuvre au Sud paraît assez complète pour faire contrepoids à celle massée toute entière vers le Nord (1).

L'effort accompli avec fidélité fait ressortir les deux grandes lacunes prévues en 1898 : au Nord, de Vinh à Hué, au Sud de Hué à Khan-Hoa. Mais dans le plan primitif, la ligne de Saïgon à Pnom-penh n'était qu'à l'état de projet, ainsi que celles de Quin-Hône à Attopen, de Quangtri au Mékong.

Telle est l'œuvre qui inspire les jugements les plus divers : pour les uns, l'exécution parfaite, pour les autres un rêve écroulé. Le temps nécessaire à son achèvement varie de quinze ans, suivant les prophètes. La statistique elle-même n'est pas sûre : il n'y en a pas, entre les savants d'Europe de plus ardemment disputée. Les écarts qui témoignent de la fièvre réunissent les lignes construites, en construction ou en projet.

Ajoutant chaque année un anneau à la chaîne, la période 1906-1910 étouffe beaucoup de controverses. Elle est décisive : tout y entre coulé, pressé, tordu : tout en sort avec la Révolution : la plus grande masse acquise en 1909. Malgré les trois tronçons, l'unité de l'œuvre est réelle, la vie intense : une des plus belles de l'école française. Si du côté du Siam, quatre lignes investissent la France, la ligne de Yunnan est en

(1) Projet d'une ligne de Saïgon à Huen-hin par Pimoun et Kemmarat ; de Hué à Savannaket. Quant à la ligne de Yunnan-fou, elle sera prolongée au Setchouen ; le point terminus est Sonifou, sur le fleuve Bleu : de Yunnan-sen, par la vallée du Dragon noir, on atteint la ville de Song-min et la rivière de Laoouatan à l'embouchure du fleuve Bleu. Projet de Kratie à Oubon (480 kilomètres) ; la ligne de Khanh-hoa est de 1911.

dehors de l'Indo-Chine (1). En 1911, le jour se lève sur la péninsule endormie.

INDES NÉERLANDAISES (2)

Leur étude est sans intérêt ; leur réseau, construit de 1900 à 1910, amène des déficits. Sumatra à 375 kilomètres et les trains ne voyagent pas sans escorte. Java a un beau réseau, 1.204 kilomètres de tramways : Bornéo n'a pas de chemin de fer, oppose sa masse.

PHILIPPINES

L'histoire des Philippines a deux faces. On construit d'abord une route de 42 kilomètres qui coûte 9 millions et demi : les pluies la détruisent en six mois.

Après, on possède une seule ligne ferrée de Manille à Dagu-

(1) On construit 20 kilomètres vis-à-vis les rapides de Khône ; la ligne Phulang-Song à Langson avait 100 kilomètres de long : le premier tronçon ouvert en janvier 1893 à Songhoa avait 51 kilomètres :

1898.	Tonkin....	100	1908.	Tonkin....	875
—	Cochinchine	71	—	Annam....	210
			—	Cochinchine	205
		171 k.			1.290 k.

En décembre 1907, 420 kilomètres en construction ; loi du 31 décembre. Tout le réseau tonkinois a été livré par tronçons, de 1901 à 1906.

(2)

1900	1909	
439	2.475	0,4

pan (196 kil.) que l'insurrection détruit et deux embranchements l'un de 91 miles, l'autre de 40. Enfin on concède 430 miles pour Luçon à la maison James Speyer de New-York qui doit la faire en 5 ans ; 300 miles pour Panay, Negros, Cebu, à la maison White de New-York. En somme, 1.150 kilomètres de projetés dont 650 pour Luçon.

AFRIQUE

AFRIQUE

GÉNÉRALITÉS

La Nature et l'Homme.

Toute l'antiquité expire sur le bord, à Carthage détruite, Alexandrie, son grenier, aux colonnes d'Hercule. Un trait surnage, après vingt siècles, le seul *« mare ferum importuosum » ;* mer sauvage, sans ports (1). On lève, sous Louis-Philippe, les côtes de cette terre, la plus massive, dont la ligne enserre le plus d'espace (2).

La civilisation expire brutalement sur le rivage, sans profondeur : des hauts-fonds, reviennent des vagues furieuses, forment la « barre » qui empêche de débarquer. Il faut un wharf, un outillage spécial pour le construire. La baie des Tigres sur la côte : ils viennent y boire en rond et mirer leurs prunelles dans l'astre de la nuit : à leurs rugissements, les navigateurs du xve siècle s'étaient hâtés de fuir ce rivage (3). Elle a traîné sa masse avec sa servitude et le temps a passé lourdement, autour d'elle, comme le fossé d'un vieux manoir.

Dans son relief général, l'Afrique est une « assiette renver-

(1) Salluste, *Ingurtha*, XVII.

(2) Europe, 1 kilomètre de côtes pour 290 kilomètres de superficie ; Asie, 1 kilomètre pour 700 ; Afrique, 1 kilomètre pour 1.041.

(3) Robinson Crusoë.

sée » (1), un « chapeau de feutre » (2) ; la forme creuse, au centre ; les bords, relevés. Elle absorbe, sous l'Equateur, tous les feux du soleil, dès son lever brûlant comme au milieu du jour, bordée de sable, puis d'une chaîne ininterrompue de montagnes, élevées jusqu'au ciel, qui enserrent un vaste plateau. Or, défenses d'éléphants excitent missionnaires, savants, convoitises. « Je voudrais », dit l'un, « que tout ce que je touche fût ivoire et m'appartînt. »

Les hommes, qui lisent depuis deux mille ans, ont acquis une Académie des Sciences, la souplesse : réservoir inépuisable d'esclaves, depuis des siècles, l'Afrique renferme des nègres, fourbes, immuables, sanguinaires, avec des variétés (3).

Le teint jaune clair, zébré de noir, les Moucassiquères vivent dans les bois, de racines, de miel, dorment toujours. Les Ambouélas cherchent le fleuve, filent le coton, plantent le maïs. Les Ganguélas exploitent le minerai, forgent. Les Bihanos connaissent la topographie, mangent crus les fourmis blanches et termites, mais préfèrent un vieillard à la broche.

Et les rois ! Brito a une tunique de capitaine d'infanterie ouverte sur sa sombre poitrine et trois jupons de Perse crasseux à grands ramages. Miranda, coiffé d'une énorme citrouille peinte blanc et noir, lève 5 mètres de calicot par étranger. Couvert d'amulettes, toujours gris, Chimboradango, grimpé sur le dos d'un de ses conseillers encore plus ivre annonce que si la pluie, attendue longtemps, cesse, il tuera le misérable qui l'arrête. Rois sans parlements, ni mesure ; royaumes, révolutions sans histoire : les missionnaires seuls croient à leurs vertus théologales.

Les voyageurs sont unanimes à signaler le rire éclatant, l'impuissance d'abstraction des nègres : il semble qu'on s'écarte de la raison, à mesure qu'on s'approche de l'Equa-

(1) Hanotaux. *Revue scientifique,* 18 mars 1899.

(2) Livingstone ; l'*Economiste européen.*

(3) Voyages de Seipa Pinto. *Revue des Deux Mondes,* 1er janvier 1882.

teur; mais chez les blancs, combien cette faculté est une « acquisition tardive et un composé fragile » (1) !

Le paysan bas-breton, inerte (2), un adjudant, automate, l' « illustre Gaudissart » (3), le gascon (4), Tartarin (5), la passion, l'éblouissement qui déchire, l'éclair, en face de l'enseignement léger de Socrate, impuissant à tenir les hommes, papillons qui volent, le « bourgeois épais » (6), les plumes d'autruche, les corbillards, le chapeau des généraux français.

Le principe s'incarne, s'irradie et s'affaisse : rubans des marquis, le lit de Louis XIV, le sceptre d'or constellé, le Nicham-Iftikar, la Croix du Saînt-Esprit.

Les yeux éplorés, les nonnes croient que Dieu amortit le choc d'une assiette, en priant saint Antoine, retrouver leurs lunettes, en marchant de telle façon, commettre un péché. Bossuet, plein de sens, leur interdit de le dire à confesse; Nisard salue le génie (7) ; Monseigneur blâme la désaffectation du Panthéon consacré à sainte Geneviève, « patronne de Paris » : chaque cité antique eut son Dieu. Napoléon Ier, son neveu succombent d'abandonner le culte de la Vierge. La pluie : « le ciel qui pleure les péchés des hommes. » L'eau froide du baptême détermine l'ophtalmie purulente : c'est le « trichonomas vaginalis » de Douné, depuis 1832.

Civils, militaires, hommes du monde : une croûte vérifiée, légendaire comme l'artiste, dans ses « créations », arpente la

(1) Ce que dans l'homme nous appelons la raison n'est point un don inné, primitif et persistant, mais... Taine, (2) Balzac, Renan, Zola, (3) Balzac, (4) E. Reclus, *La France*, (5) Daudet, (6) Flaubert *(Correspondance)*. Balzac, *passim*. Daudet, *30 Ans de Paris*.

(7) Nisard, *Histoire de la littérature française*. Voir Bossuet, *Vérité historique et littéraire* : il y a un tout indélébile, indissoluble. Le mélange est depuis longtemps accompli, définitif. Saint Augustin disait : L'hypocrisie est cette ivraie de l'Evangile que l'on ne peut arracher sans déraciner aussi le bon grain. Voir Merlet, *Etudes littéraires sur les classiques français* (sur Molière). L'idée même du péché ne paraît pas absolue ; jamais les Grecs ne pensèrent que la nature ait pu nous inciter à mal faire. Il n'y a pas de race moins religieuse que la race grecque. D'ailleurs « le vice et la vertu sont des produits comme le vitriol et le sucre ».

scène à grands pas. Idées sans lien, contradictoires, utopies, mille énergumènes au coin des Révolutions et des rues. « Peut être » constitue toutes les phrases d'un monsieur ; « néanmoins », d'une demoiselle ; la borne, la cime : elle dira toujours « néanmoins ».

L'horrible mégère voit les Arabes, au fond de la rue Brise-Miche. Substance de Daumier, de Gavarni : l'adoration plate du peuple pour la richesse et sa haine des possesseurs.

Le délire, l'hallucination à notre porte (1), le dogme, le bégaiement perpétuel (2), la nature a horreur du vide (3) ; l'alchimie ; la logique, le problème des universaux. Le droit romain, l'esclavage ; l'Evangile, l'Inquisition, les Indulgences. Les avocats, gorgés, parlent d'une façon folle (4). Raison chancelante et droit fil. La colère, les furies antiques ; le philosophe sur sa planche (5) ; le principe qui contient tout, la propriété qui craque (6), mais le vinaigre diffère au tribunal et à la cour (7) ; les plumes se transforment en épées, au ministère, pour un bureau d'acajou (8).

La Cour suprême discute le droit d'un avocat de porter moustache ; la grande pensée d'un règne est une « aberration monstrueuse » ; « il n'y a plus de fautes à commettre (9) ; l'instruction ; la forme solennelle de la bêtise innée (10) ou de

(1) Taine, *id.*

(2) Cicéron, *Sordida, si tenuis est, mercatura. Consensus omnium lex naturæ putandus est.* Rabelais, Montaigne, Pascal se moquent amèrement de Cicéron : Rabelais forge un mot « circumbilivaginer ». (3) Pascal, *De l'autorité en matière de philosophie.* (4) Voltaire, Munier Jolain. (5) Pascal. (6) Saint Jean Chrysostome, Pascal. (7) Dalsème, *Hommes et choses judiciaires.* (8) A. Theuriet, *L'Affaire Froideville.* Maupassant, Balzac.

(9) Voir Thiers et le second Empire ; P. de la Gorce et ses diverses appréciations sur les chemins de fer pendant la guerre de Crimée, le Second Empire, le Concile.

(10) La Fontaine, « *La Grenouille et le Bœuf* » ; l'homme est de glace aux vérités ; le miracle de Bossuet ; la vieille couche des idées classiques heurtées et remuées par Taine ; il construisit des idées nouvelles.

l'ignorance : une pâte commune, étriquée, uniforme, inférieure à l'animal » (1).

Gravures de mode et têtes en cire, poupées articulées, petites maîtresses, précieuses ridicules (2), querelles de tabourets, quartiers de noblesse, baillis, chapitres d'Allemagne.

Une raideur figée (3), convenue, parfaite (4) ; gestes convenus, petits chiens savants, grotesques ; les femmes, les assassins mentent toujours (5) ; marivaudage, chiffons, favorites, mouche, perruque. « Quel être cher à lui-même » après « l'examen de conscience » du païen (6) : la fausseté dans les profondeurs de l'âme (7). Toute la terre dans les ténèbres ; la torsion définitive, violente. Chacun, le centre du monde (8) que roule dans un cercle infernal, fixe dans son ostensoir, les mains en supination. Néron, acteur, incendie Rome ; Turenne, le Palatinat ; Napoléon regarde brûler Moscou. Le feu dans l'univers : les jambes écartées, les bras occupant successivement toutes les positions dans l'espace, un général raisonne presque comme un tambour.

La division du travail qui compense notre faiblesse, la source d'erreurs la plus vive, la source étincelante d'orgueil, l' « idola specus » des logiciens, une véritable « diminutio capitis » : une étroitesse extrême qui choque toutes les idées générales. Aucun être, peut être, pris dans l'engrenage de la

(1) Renan, *Vie de Jésus*.

(2) Molière.

(3) Voltaire, *l'Ingénu*. St-Simon.

(4) Daudet, *30 ans de Paris* ; elle existe déjà sur l'étudiant en droit.

(5) Taine, *Vie et opinions de Graindorge. Mémoires judiciaires*.

(6) Sénèque, *Passun*. Chaque être se croit le roi de l'univers et tout permis — si le sage s'examine, il se trouve parfait.

(7) Pascal, *Pensées*.

(8) Vande de Cueron, de Pline le Jeune. (Pichon) de Châteaubriand. (A Theuriet, *Toute seule*), de Victor Hugo (Doumic), de St-Simon (Marmontel) : tous les bourgeois de Balzac, Homais (Flaubert), l'*Affaire Froideville*, id. ; Nisard affirme que ce mal vint en France, au XIXe, par la faute de Rousseau. Hervieu sur les « gens du monde » ; tous leurs gestes convenus, leurs sentiments automatiques, superficiels.

machine, ne s'est relevé d'un choc aussi lourd (1) : à ce prix-là seulement, par fuites successives, on peut avoir des spécialistes.

La pensée : le panache (2), M. Prud'homme ; l'opprimé plus lâche que l'oppresseur (3) ; Napoléon couronné, la guerre sans l'opprobre (4) ; la réflexion d'Oxeustiern (5). L'alcool ravage les « basses classes » ; des vices aristocratiques et des vices républicains — la faim « comme un tigre sur le boulevard » (6) ; la corbeille furieuse, à la bourse. Tous les fauves, en cage (7). Renan ne voit dans l'homme qu'un animal accompli, définitif, qui cherche des truffes à plus de profondeur (8) et les philosophes, depuis Montaigne, par une observation plus riche, rétablissent sans effort l'unité de l'espèce humaine qui commence à la bassesse pour finir au calembour.

Différence de polichinelle ! une mère vend sa fille pour des carafes ; un résident donne une redingote, un vieux « haut de forme » à un chef, qui l'emmène sur un monticule « tout ceci est à toi, en récompense », en lui montrant la plaine. Ce chef est si fier d'avoir une chemise qu'il la met par dessus, mais tombe prostré, devant un fusil qui tue, le docteur Nachtigal qui opère, qu'il considère comme un Dieu et s'écrie « toi guérir, envoyer le tonnerre, toi faire des chemins de fer ». Et ils les trouvent nègres, avec leur ressemblance et leur infériorité.

Ils sont encore bien peu nombreux. Quand on presse un dépouillement de plusieurs années, on ne recueille qu'un peu de cendre ; le flot des notes monte toujours. Il faut franchir, dans la flamme, une bande de dunes ondulées, que le fleuve

(1) Horace, *Odes*, I, 1. Sénèque. Les fonctionnaires s'accrochent désespérément à des fonctions ridicules qu'ils croient belles ; Massillon, *Temps perdu pour l'éternité*, quelle que soit la fonction. C'est l'idée de Ste-Beuve : Tenez votre esprit vivant et fluide. « Qu'est-ce qu'un classique ? » — (2) Gyp. — (3) Proudhon. — (4) De Girardin, *La guerre et le désarmement* : c'est la réédition, le développement du mot de Sénèque « latrocinia » Alexandri.

(5) Le monde est gouverné avec bien peu de sagesse. — (6) O. Feuillet, *le Roman d'un jeune homme pauvre*. — (7) Taine précité. — (8) Renan, *Vie de Jésus*, *in fine*.

perce tous les huit ans, des cailloux, enfin la montagne.

Sur ce vaste plateau, retenu par les derniers contreforts, des crêtes de 3.000 mètres — aux gorges profondes — des eaux stagnantes, des lacs : les lacs Tchad, Rodolphe, Albert, Albert-Edouard, Tanganyka, Nyassa — le « Victoria-Nyanza » au centre presque, le lac par excellence, la plus grande masse d'eau du monde, remplie d'hippopotames, groupés par familles, repoussant les autres animaux —, le golfe de Speke, plein de crocodiles, — un archipel de 400 îles — des plages de sable fin — sur les bords taillés à pic, une forêt d'arbres superbes. Pour monter dans la pirogue, Speke dut, par respect, délacer sa chaussure — ; au fond, presque cachée, une rivière : la source du Nil. — Toute une bibliothèque y finit, avec le problème dont la solution tint cent ans l'Europe inquiète : ramené en grande pompe, Livingstone repose à Westminster, dans sa gloire, en deux vers latins.

Ils renferment la matière brute, la nature sans servage, l'écheveau. La Forêt équatoriale, antique, touffue, impénétrable aux rayons du soleil, couvre la France et l'Espagne : des arbres de 50 à 60 mètres de haut, câbles de lianes, de feuilles, de fleurs descendent et remontent de l'un à l'autre. Tous les fauves, serpents, chimpanzé, gorille. Le pays des Rivières, au temps des pluies, une mer intérieure, un débordement général : ambatch, papyrus de 15 pieds, toute une végétation tropicale obstrue leur lit, laisse à peine un passage. Le bassin du Congo a cinq fois la face de la France.

L'insecte : l'armée noire des fourmis que rien n'arrête, l'eau, le feu — la mouche « tsé-tsé » tue les chevaux, les bœufs d'Europe, — la chique « pulex penetrans » invisible entre l'ongle et l'orteil, y dépose ses œufs ; le doigt ulcéré tombe.

Les danses grossières : rois, sujets, ivres-morts, sous leurs cases endormis.

L'insipide rue de Rivoli : les portants de l'Opéra : l' « ébattement grossier » du Français.

La joie au fond d'une crique, en Grèce (1).

(1) Renan, *Saint-Paul*, *passim*.

Aussi, son exploration une nécropole, une page, une multitude de croix humaines, un cimetière oublié. Les squelettes de chameaux marquent la route : l'un tombé depuis deux jours, mourant de fatigue, de soif, le front rongé par l'inexorable soleil et son œil résigné suit l'inclémence des hommes. Contre un roc, un chien, une patte cassée : obsédé par la terreur, l'œil tendu sur deux vantours qui près de là, épluchent leurs plumes.

Les villes, des cubes de boue séchée au soleil : la siphylis, « l'œuvre de Dieu », jure l'Arabe. La vipère foudroyante, la fièvre, la soif, les trahisons, les os des guerriers dans la plaine. L'éblouissement furieux : l'air soufflé par la gueule d'un four. Tout brûle ; on crie si la main touche l'acier ; seize enfants succombent dans les bras de leurs mères. Le roi d'Afrique ne laisse que la pierre, la poussière, le silence ; le feu du Ciel, joyeux, ivre de sa lumière ; le sol, des lames de cendre d'or (1).

Le cri de l'hyène, au loin, dans l'immensité du désert, et le retour. Serpa Pinto, à Prétoria, cherche sa carabine : ses mains le gênent. Stanley voit toujours derrière lui une flèche invisible, à l'hôtel du Louvre, au banquet de la Société de Géographie.

Mais 1905 apporte la raison des fleuves qui tombent en « terrasses » ou cascades, des rocs aigus qui déchirent leurs cours, des cataractes aux embouchures. Quand le fleuve n'aboutit pas, une plaine de sable, ouverte au Nord, de l'intérieur à l'Océan, avec des oasis. La victoire reste à l'eau ou au feu : ainsi le veut la puissante unité du système, fixé désormais dans ses traits généraux.

Dans une lutte inégale, en 2 ou 3 séances, l'Europe se la partage, sans opposition, en coupures folles, avec ses canons Maxim. Barnum emporte ses momies ; des cirques y installent des agences ; l'agence Cook des excursions. On se rue, levant le sol, à peu près, à mesure : on importe tout, monté, boulonné, d'Angleterre, des Etats-Unis, de la Société des Bati-

(1) Maupassant, *Au soleil.*

gnolles. On n'a pensé qu'un instant aux routes en pierre, capables contre les pluies, la végétation, aussi chères, et l'on n'eût pas été plus avancé qu'en Europe, en 1830. La Révolution est profonde : c'est l'épisode le plus vif, tant elle renferme dans une originalité unique le plus vaste problème et le terrain de la plus grande résistance : la Turquie, en Europe, en offre moins, ou la République de l'Equateur.

Elle n'a pas, comme l'Amérique du Sud, une superficie médiocre, des ruines, des gouvernements impuissants, enflammés et qui résistent, comme l'Asie, l'Inde possédée depuis 200 ans, la continuité parfaite de la Sibérie, du Turkestan avec la Russie d'Europe. A la fièvre, la quinine : une statue au médecin militaire qui permit la conquête algérienne. Les murs sont en pisé, avec des têtes qui dégouttent, indice de tribulations. On a la chaux en Europe.

Aussi, il n'y a pas de théâtre où la compilation soit aussi pénible, l'œuvre si fugitive, la statistique si minutieuse, si discutée. A la fin de 1907, l'œuvre ne donne même pas un rapport quelconque vis-à-vis sa superficie : la statistique est impuissante pour une œuvre si faible.

Heureusement, de 1903 à 1910 paraissent 5 volumes essentiels qui donnent un corps au commencement de l'œuvre (1), saisissent jusqu'aux germes, servent de base à une histoire magistrale quand il n'existe pas un autre ouvrage identique pour le reste de la Terre : tous les matériaux antérieurs aboutissent là, comme à un défilé pour déterminer un changement, un mouvement, une synthèse. Avec eux les fondations d'une histoire : on peut seulement commencer à écrire.

Mais on assiste à la création même, à un spectacle unique dans le monde aujourd'hui : on voit l'herbe pousser tandis qu'ailleurs, les fondations enfouies, la Révolution est faite. C'est un point spécial dans l'histoire : les murs enduits de boue, la lutte contre l'immensité. On est contemporain des origines. Par là, les années 1906 à 1909 renferment tout, fons et principium ; on voit mieux ce qui est enfermé en trois ans

(1) Les 5 volumes de Renty, sauf l'Algérie, la Tunisie, l'Egypte.

qu'en un siècle. Elles correspondent exactement aux bases mêmes de l'édifice qu'elles déterminent en entier parce qu'elles franchissent la montagne : voilà pourquoi elles sont si grandes, on peut même dire immortelles. La règle des trois unités : la nature asservie.

***

La terre brise l'élan ; l'Afrique n'a pas un fondeur ; le chemin de fer cesse à mesure qu'on quitte la côte. C'est le contraire en Europe ; ils diminuent à mesure qu'on s'éloigne des capitales. Les amas d'hommes, centres naturels, ont créé, dès l'origine, des lignes nombreuses ; les côtes sont relativement pauvres. Ici, le rail hésite ; ses tronçons rares et courts.

Quand en Europe, les chemins de fer descendent des capitales, autoritaires, voulus, des centres vers les côtes, rejoignent d'autres capitales par étapes régulières, classiques, s'acharnent à briser la montagne, desservir une province riche, une usine, — en un mot une volonté décide dans chaque Etat un réseau général, imprime une forme grande universelle, rayonnée, stellaire, rejoint les extrémités comme en France malgré sa lourdeur, — en allant du centre à la périphérie, — de Paris à Marseille, de Saint-Pétersbourg à Pékin. La marche de l'Afrique est toute autre ; les chemins de fer, impuissants, vont tous de la côte au centre inconnu, après une longue stagnation sur la côte.

Dans les sols vieux et connus, les voies partent des capitales ; l'homme, maître, construit où il veut ; il est esclave dans les sols neufs. La mer y apporte tout ; l'homme n'a pu rien faire partir que de la côte. C'est le type de la construction de l'Australie, du Brésil, ici, dans toute sa violence. Une corrélation absolue entre la disposition des lignes et la pauvreté du chiffre en 1905. La multiplicité des amorces ; la stérilité de l'effort. Les chemins de fer d'Algérie et d'Egypte ne sont pas, à vrai dire, africains ; les autres éclatent en trois ans comme les plantes du tropique. Un sol neuf ; l'œuvre contemporaine, partie de la côte, voilà les caractères africains. Les réseaux prolifèrent ; les tronçons meurent. Conflits,

rivalités entre toutes les nations européennes, conférences, écheveau monstrueux. Après la conquête, la lutte dix ans entre les vainqueurs et la distribution confirme la faiblesse.

La matière elle-même fait défaut en 1907 ; sa distribution très malheureuse produit le moindre effet utile. Des tronçons — pas une grande ligne — pas de réseau définitif : tout l'effort est brisé. 1908 est une date capitale ; un rapport pondérable, qui n'amène aucun pays à une révolution définitive et dans les trois années postérieures, chaque pays arrive à la lumière. Pourtant on n'a pas une ligne continue qui empêche la circumnavigation ou une ligne qui traverse le continent et supprime la plus grande distance : chaque ligne trouve la même zone dangereuse.

La matière obtenue, il faut la répartir ; ce travail, très minutieux, a été établi pour 1909 : rien n'indique que 1911 en modifie les rapports. L'Angleterre a 22.100 kilomètres (66 0/0) de la masse ; la France 6.765 (20 0/0) ; l'Allemagne 2.364 (7 0/0) ; le Portugal 1.131 (3 0/0) ; la Belgique 738 (2 0/0) ; le chiffre 333 est l'unité. Que de creux pour un relief ! Mais, après 1910, chaque année apporte une ligne ou une œuvre. 1912, déjà, détermine une Révolution.

AFRIQUE ANGLAISE

Eparpillées au quatre coins de l'horizon, arrachées aux nègres, aux Turcs, aux Portugais, aux Boers — de forme, de surface très diverses, — les possessions anglaises résistent aux considérations générales. La base ; une dépossession violente ; l'Egypte gardée malgré les promesses solennelles : il fallut pour que l'Algérie devînt française un mot de Charles X.

Frontières enchevêtrées ; sol inconnu ; conflits avec les

autres puissances ; les limites ne sont pas fermes en 1909. Si opposées que soient les possessions anglaises, elles se condensent en trois foyers ; le bassin du Niger, l'Afrique australe, la vallée du Nil.

Toute l'histoire appartient au XXe ; les réseaux se succèdent après 1905, se réalisent en 1910. Masse, pénétration, influence indirecte donnent à l'Angleterre le premier rang : aciers, cotonnades ; la ligne du Cap au Caire, une conception anglaise, succède à une histoire déjà longue (1).

(1) Niger :

	1900	1905	1909	
	—	—	—	
Sierra Léone.	160	363	410	0,5
Côte d'Or....	0	270	270	
Lagos	201	204	204	
	361	837	884	

Afrique australe (3.843 kilomètres = 0,1) :

	1900	1905	1909
	—	—	—
Le Cap......	4.727	5.812	5.340
Natal.......	1.185	1.458	1.759
Transvaal...	1.935	2.191	7.287 (Transvaal et Orange)
Orange	960	1.283	
	8.807	10.744	14.426

Egypte :

	1900	1905	1909
	—	—	—
Egypte......	3.358	5.204	5.638
Uganda......	600	936	939
	3.958	6.140	6.577

I

LE BASSIN DU NIGER

L'Angleterre y a 3 possessions inégales ; le Lagos, seul, offre de l'intérêt pour les chemins de fer : les deux autres n'ont pas d'étendue.

1. — SIERRA-LEONE

En 1893, la chambre de commerce de Liverpool demande un chemin de fer de Frewtown à Falaba. On hésite sur son itinéraire. Il faut dompter des révoltes, limer les montagnes, onze viaducs d'acier sur les ravins inondés, faire passer les matériaux dans un chariot tiré par un câble. La voie, commencée en 1890, atteint Songotown en 1900.

Pendant ce temps, la France a occupé le Fonta-Djallon et la voie qui fléchit comme les plantes, vers la lumière, va parallèle à la côte, à Baïma en 1905 (1) : la houille qui manque vient d'Angleterre ; le matériel, de Bristol, avec des ventilateurs. Sur un sol tout armé, telle est cette œuvre, mobile, flexible, barre de gouvernail, manette : la France l'eût étouffée : elle se tourne vers le Liberia, emplit le sol. Des tramways en 1908. La première œuvre est définitive (2).

(1) La ligne a 355 kilomètres et s'arrête à 30 kilomètres de la frontière.

(2)

	Milles	Commencés	Finis
	—	—	—
Preestown-Songotown ...	32	1896	1898
Sangotown-Rotifunk.....	23	1899	1900
Rotifunk-Bô	80	1900	1902
Bô-Bauma..............	87	1903	1905

On compte un embranchement de 6 milles de Preestown aux montagnes et deux tramways ; l'un de 7 milles, à travers la rivière Maura prolonge la grande ligne ; l'autre part de Boia et va au Nord-Est (21 milles).

2. — COTE-D'OR

La conquête, épisode chronique emplit les colonnes de l'Illustration et de l'histoire d'Angleterre ; finie en 1911 ; une guerre de 30 ans, impuissante, contre les Ashantis ; des cadavres de blancs à tous les arbres ; les maisons en torchis, aux toits en feuilles de palmier ; le gouverneur anglais assiégé dans la capitale ; autant de coups inutiles contre les indigènes, qui se referment, comme les corps plumeux des Harpies ; suite interminable d'expéditions identiques ; la dernière réussit par la quinine et la flanelle.

La terre donne tout sans culture et l'or que chaque expédition révèle ; la guerre arrête dix ans les études d'une voie ferrée. Trois villes, avec violence, se disputent pour être tête de ligne ; rivalités, compétitions sans nombre ; on sacrifie Dixcove, Accra excentriques ; prendre Cape Coast eut amené une Révolution. Les indigènes s'opposent à une voie dans la direction de Coomassie.

Il faut construire un outillage spécial pour débarquer le matériel ; la maladie décime les ingénieurs ; la guerre disperse les ouvriers indigènes qui se groupent contre l'Angleterre. Une forêt borde la côte : en 1903 la locomotive entre à Koomassie, la capitale, fin naturelle, le centre des révoltes, en signe de domination. Un mécanicien chef remplace un général victorieux. Un des plus petits chemins de fer du monde : aucun n'eut tant de péripéties, de bosselures (1).

(1)	Miles	Commencés	Finis.
	—	—	—
Sekondi-Tarkwa. ...	40	1898	1901
Tarkwa-Obouassi....	86	1901	1902
Koumassie....... .	44	fév. 1903	déc. 1903

En 1909, on a construit une ligne Accra-Mongoase (64 kilomètres) ; on projette de relier Coomassie à Tamele par Salaya et Tarkwa à Prestea.

3. — LA NIGERIA

Occupé militairement dès 1851 ; indépendant en 1886 : on n'y accède que par mer. Dès cette époque, on parle d'un chemin de fer : une ville de 150.000 habitants, Abeokuta, veut rester vierge, s'y oppose pendant huit ans : pourtant l'Ogun n'est navigable que deux mois par an et le trajet d'Ebuh Metta à Abeokuta (100 kilomètres) demande cinq jours.

Lagos, dans une île, a 40.000 habitants ; autour de l'île, quelques îlots séparés par des lagunes ; l'Ogun et les autres fleuves entraînent des plantes, des arbres, de la vase ; les immondices que les indigènes jettent toujours au même endroit finissent par le boucher. Le peintre les préfère, dans le paysage, à la voirie, au piqueur municipal, mais les voyageurs n'atterrissent qu'avec des bateaux de sauvetage.

Malgré l'opposition des indigènes, des Européens qui habitent la colonie, les chambres de commerce de Liverpool, de Manchester l'emportent : six tracés étudiés en 1893, 1895 : on commence en 1896, dix ans après (1). Ici encore, l'histoire recueille pieusement les origines qui sortent du sol avec peine (2) ; la pierre à 30 mètres de profondeur ; les indigènes les cherchent, cailloux par cailloux dans la brousse. La voie arrive à Idaban en décembre 1900.

Pas d'horaire ; la locomotive trop faible monte à peine les pentes douces de la ligne ; le mécanicien, serre-frein, chef de gare, garde-barrière ; assise sur les voies autour de ses pa-

(1) Entre l'île de Lagos et le continent est un îlot appelé Iddo ; on y établit le terminus du chemin de fer et on réunit par deux ponts à Ebutta-Metta et à Lagos ; il y a un tramway d'Iddo à Lagos.

(2)	Milles	Commencés	Finis.
Lagos à Otta.......	20	mars 1896	sept. 1897
Otta-Abeokuta.....	44	oct. 1897	avril 1899
Abeokuta-Idaban...	61	mars 1899	déc. 1900

niers, une femme attend le train, refuse de parler ou de partir ; la locomotive menace d'éclater ; le mécanicien fulmine et commence une enquête.

Si on compare ces trois œuvres en décembre 1905, l'on a une diminution constante du chiffre, mais pour la superficie une supériorité éclatante ; le sol n'a pas 9.000 kilomètres carrés ; il diminue au point de ne plus être ; en 1904, la prolongation jugée inutile ; le sol nu, blanc, fruste.

Le Lagos pourtant n'est que l'antichambre, une voie d'accès pour l'intérieur. Dès 1901, des protestations éclatantes contre cette inertie ; une compagnie d'infanterie décimée à Satiru en 1906, un bataillon en 1909 ; le pouvoir tremble ; la Nigeria enveloppée ; le spectre de l'Allemagne et de la France ; la vie sur l'autre rive, palmier, cacao, le coton que l'Angleterre file ; une des pierres les plus solides de son édifice africain ; la matière vivante se déroule ; l'huile tue les moustiques ; ce pentagone, régulier, massif, apparaît dans l'histoire à la place qui lui appartient et l'histoire brisée suspendue, après 7 ans, reprend son cours naturel, sur un sol que posséda une compagnie française ; faute d'argent, elle sombra et devint anglaise.

On vote à l'unanimité 50 millions en août 1907 ; 2.000 ouvriers en décembre. L'œuvre s'articule en 1908 ; en août la voie faite sur 100 milles ; on attend les rails d'Angleterre pour les poser. La ligne, par Ilorin, atteint Kano en 1912 ; un embranchement de Baro, puissant contrefort. La Révolution, égale au théâtre, tient en deux mots : un point, une lueur circulaire (1).

(1) Le raccord est à Shé. On met six jours de Lagos à Zaria et deux jours de Zaria aux mines ; Kano est à 579 kilomètres de Baro ; l'embranchement de Zaria (160 kilomètres) est en construction ; on veut gagner Zinder.

II

AFRIQUE AUSTRALE

Tandis que les possessions anglaises sont divisées dans le bassin du Niger, elles sont réunies dans l'Afrique australe. On désigne sous ce nom une masse énorme, continue, depuis le cap jusqu'au Tanganyka, que les cartes confondent aujourd'hui sous une teinte uniforme. Sous cette couleur identique, il est possible de retrouver les quatre foyers ou noyaux d'Etats primitifs. Enfin, trois autres Etats les recouvrent d'un manteau épais et constituent cette masse, une des plus solides du continent africain avec une ligne impériale.

L'historien en donne la théorie complète : une série de points imperceptibles disséminés irrégulièrement, grossissant d'une façon inégale, se réunissent en plusieurs masses, finissent par tout envahir. Telle est l'histoire de la conquête ; ce bloc compact, unique, a 4.000.000 de kilomètres carrés.

1. — LE CAP

A une extrêmité du monde, battu par la tempête, point de relâche pour les navires, le percement de Suez lui porte un coup mortel : le Cap n'est plus la route des Indes.

La côte, très développée en demi-cercle, enserre des montagnes en amphithéâtre qui laissent peu à la plaine. Sur les pentes, céréales, vins délicieux que murît le soleil ; des pâturages épais tiennent les hauts plateaux de l'intérieur. Au nord, à Kimberley, les diamants ; une dame les découvre du bout de son ombrelle en 1870.

La construction commence, cette année, sur le pourtour, en tronçons, comme au Brésil : 5 unissent l'intérieur à un port, brisent les forces : Port-Nolloth, Capetown, Georgetown, Port-Elisabeth, East London, amorces ou jantes inutiles : malgré le champ qui se rétrécit sans cesse, les bouts isolés stagnent ; l'un, le plus puissant, au seul endroit où le sol est profond arrive à Kimberley en 1889, à Vryburg en 1890, à Mafekeng en 1894 : il fallut 25 ans pour atteindre la dernière station du Cap.

Après un arrêt de 3 ans, en janvier 1905, on compte pompeusement 3 systèmes, Western, Midland, Eastern et des critiques amères ; l'œuvre sèche, métallique ; une carcasse, sans union ; les lignes n'ont rien donné en dehors d'elles ; le tronçon de Port Nolloth, isolé ; pas de ligne parallèle à la mer. Solitude et pauvreté.

1908 amène une révolution complète, une prise générale, un réseau ; un matériel confortable, à l'électricité, suspendu, pleins de cartes, de guides, uniques au monde ou faute de peines on voyage sans billet et en première. Un trident tient la côte au centre. Enfin, le Basutoland construit une ligne qui le rattache à Blœmfontein mais Kimberley est le centre du pinceau, de l'étoile.

---

2. — NATAL

Thé, vanille, canne à sucre sur la côte ; dans la région moyenne toutes les céréales ; plus haut, prairies et pâturages. L'eau qui coule des montagnes qui l'entourent donne à ce paradis terrestre une fraîcheur éternelle. De grands travaux rendent accessible malgré la barre son débouché unique Port Natal tirée au cordeau, avec de beaux édifices qui détermine la forte unité du système.

Le tronçon de 3 kilomètres projeté en 1857 ouvert en 1860 avorte ; l'œuvre commence en 1876 ou 1878 suivant le même

historien, lente jusqu'en 1895. Tous les efforts convergent autour d'une ligne unique, essentielle : les deux machines avariées en même temps ; les indigènes tirent les wagons ; la locomotive sans tender s'arrête 13 fois pour l'eau, le charbon ; Pietermaritzburg atteint en 1880 ; Charlestown en 1891, à 1900 mètres d'altitude ; une ligne longe la côte en 1899.

Après un arrêt de cinq ans (1) l'œuvre brisée, suspendue, reprend son cours naturel, pénètre en 1907 le Transvaal et l'Orange, rejoint la ligne d'East London. Telle est cette œuvre massive, la plus forte de l'Afrique ; un indigène manie un matériel neuf, excellent, supérieur aux matériels européens.

3. — ORANGE

Un plateau enserré par de hautes montagnes : moutons, céréales, charbon, diamants, la convoitise de l'Angleterre. Elle construit de 1888 à 1893 la première ligne de Colesberg au Vaal. L'Etat y avait consenti malgré l'opposition du président Krüger qui y voyait la préface d'une invasion. Pour défendre sa liberté, l'Orange s'unit au Transval en 1897, pour succomber en 1902.

La guerre suspend 5 ans les travaux (2), l'annexion détermine le réseau tout entier, les lignes Bethléem-Harrismith (1907), Bloemfontein-Kimberley, celle avec le Transvaal (1908) ; un gain de 300 kilomètres. Un système stellaire reproduit la forme du pays.

(1) (1899-1904) 1.185 kilomètres.

(2) 1899-1903.

4. — TRANSVAAL

Hostile à toute concession de ligne, le président Krüger répond : « Les diligences m'amènent 100 Anglais par semaine : ce serait 100.000 avec les chemins de fer », et prévoyant, importe des canons dans des caisses à piano.

En vain ; les mines ; la guerre. Les Boërs admirables succombent sous l'or, les canons de marine, les coureurs d'Australie, les balles explosibles, le Dieu des batailles ou des armées. Leurs fermes brûlées ; eux dispersés dans tous les coins de la terre ; les femmes, sans pain, avec leurs enfants à la mamelle. La guerre n'interrompt pas les travaux : le Transvaal a des chemins de fer de la maison Carnegie et une histoire.

Hostile aux communications avec les possessions britanniques, l'Etat veut communiquer avec la mer : le chemin le plus court (1) : Lourenço-Marquez commande Prétoria. Trois projets s'envolent de 1860 à 1872. Un président propose d'emprunter, de construire, signe en 1875 un contrat avec une compagnie qui fait faillite. Les Anglais vaincus en 1882, un traité de commerce et d'amitié intervient avec le Portugal ; une ligne sera construite de Lourenço à Prétoria et 80 kilomètres sont livrés en 1887. La ligne n'atteint pas le Transvaal même ; difficultés, pourparlers, négociations interminables ; le gouvernement portugais se dit créancier, saisit la ligne en 1889. Les capitalistes plaident aux Etats-Unis, en Angleterre : le gouvernement portugais fait aboutir la ligne à la frontière en 1890, trente ans après.

Avantages considérables concédés à la compagnie hollandaise — emprunt couvert 15 fois. — La ligne commencée en

(1) Prétoria-Lourenço, 593 kilomètres ; Prétoria-East-London, 1.115 kilomètres ; Prétoria-Le Cap, 1.673 kilomètres.

1891 atteint Prétoria en 1894 ; les matériaux transportés en chariots, par des fondrières.

L'histoire n'a plus d'accidents : les lignes Prétoria-Durban-Viljoens en 1895, Prétoria-Mafekeng en 1909. On veut une ligne plus courte pour Lourenço par le Swaziland et gagner directement Buluwayo par une ligne directe de Lourenço.

CONCLUSION

Dans ce coin du monde, les dix premières années du xxe siècle amènent une révolution presque complète, des réseaux, une masse, la fusion. Après les pâturages, les bœufs à pas lents, les hauts fourneaux, des voies ferrées. Il semble que la ligne de Capetown à Mafekeng ait déterminé toutes les autres, la plus courte vers l'intérieur : on a les jantes d'une roue dont Mafekeng est le centre, avec la condensation. 1909 amène l'équilibre, toutes les directions dans l'espace, un réseau qui contrarie toutes les distinctions politiques, la ligne droite, des systèmes déformés par des pressions réciproques.

---

5. — DE MAFEKENG AU TANGANIKA

A Mafekeng, finit la ligne du Cap (1) ; au-delà, la ligne, à proprement parler n'a pas d'histoire, brûle les étapes. On n'a

(1) Mafekeng-Palachwe, 262 miles, faits de 1894 à 1897 ; Buluwayo, fut atteint en décembre 1897 ; Salisbury, en décembre 1902 ; Wankie, en août 1903 ; le Zambèze, en avril 1905 ; Broken-Hill, en juin 1906, à 580 kilomètres du Zambèze. Le tronçon de Broken-Hill à la frontière, commencé en juillet 1909, a 131 miles. Un tronçon de 68 miles unira la frontière à l'Etoile du Congo, la mine la plus importante du Katanga ; on a construit 8 miles de cette section, fin 1909. L'Etoile du Congo s'appelle aussi Elisabethville : le point où la ligne touche la frontière s'appelle Sakania ; cette ligne fut commencée en juin 19'9 et finie en six mois (200 kilomètres).

pas dans le monde de vitesse pareille, en Europe de plus beau mouvement. La ligne pénètre en Rhodésie, royaume de Lo Bengula, acheté 1.000 fusils, 10.000 cartouches, un petit vapeur, et arrive dans la capitale. Où flottait la tente du roi nègre, Buluwayo, avec des rues de 30 mètres, éclairées à l'électricité, possède un Institut Pasteur et la tombe de Cecil Rhodes.

Quatre lignes s'y bifurquent; l'une s'élève au Nord, pour les mines de charbon dans la direction même qu'il avait indiquée, franchit le Zambèze sur les chutes de Victoria, les plus hautes du monde : Les matériaux passent dessus, tirés par une corde : un pont d'une seule arche de 317 mètres à 140 mètres au-dessus : une dame seule y voit nettement les sept fumées. La ligne franchit aussi la Kafué : un beau pont, tout en fer, 1.400 pieds ; la maison Pauling et Cie le fit en six mois avec ses colonnes en ciment et arrive à Broken-Hill en juin 1906, à 4.000 pieds au-dessus du niveau de la mer ; l'air vif ; août froid.

La voie s'y arrête trois ans, écrasée par tous les projets qui la pressent ; un financier des mines d'or lègue 30 millions pour la construire ; l'or retourne à la terre. La ligne arrive à la frontière du Congo en décembre 1909. On voudrait atteindre le Tanganyka et Abercorn inconnu, entre flambant dans l'histoire : en attendant la locomotive atteint Elisabethville en octobre 1910. Ici finit la ligne non l'histoire.

PROTECTORAT ANGLAIS

On appelle « Protectorat anglais de l'Afrique centrale » un territoire long, étroit, dont les pointes effilées mourantes, branches d'un diapason tiennent les bords du lac Nyassa : il faut, pour y parvenir, remonter le Zambèze, puis le Shiré contre les chutes Murchison. En 1903, il reste séparé du

monde ; tous les chameaux meurent à Villa Bocage ; le Shiré à sec ; les navires anglais ne peuvent attérir. Coton et café prospèrent.

L'Angleterre autorise une ligne de Chiromo à Blantyre ; le navire qui apporte le matériel, près du cap Guardafui fait naufrage. Sous les éléphants en troupes pressées venus probablement des alentours, le sol disparaît ; lions, léopards sautent par dessus les palissades, dévorent l'homme. Une scène biblique. Caoutchouc, ivoire, poudre d'or, diminuent, la terre en friche, les indigènes terrassiers, occupés à la voie : 7.000 ouvriers ; 27 miles chaque semaine. C'est la crise : la ligne atteint Blantyre, éclairée à l'électricité, en avril 1908.

Telle est cette Révolution, une des dernières du globe : elle mit cinq ans à s'accomplir. Les ingénieurs prétendent avoir fait, sans maçons, un chemin de fer de montagne (1) : il est à peine fini qu'on entrevoit sa prolongation au Sud, en sol portugais, au Nord par Zomba, à Fort Johnston sur le lac, au centre sur le Shiré même. Ce chemin de fer unique, sans base peut faire aboutir une ligne de 246 kilomètres de Quelimane à Port-Hérald (2).

III

AFRIQUE BORÉALE

Là encore, les possessions anglaises forment un tout ininterrompu de la Méditerranée à l'Equateur. Seule, la Somalie est en dehors de ce vaste édifice.

(1) Il a 180 kilomètres : on fut obligé de l'amorcer à Port-Herald faute de pouvoir amener les matériaux à Chiromo, l'unité est 120.

(2) Au Sud, la ligne partirait de Villa-Bocage, à 96 kilomètres de Cheromo.

1. — ÉGYPTE ET SOUDAN

Dès 1848, on tient les vues de l'Angleterre qui cherche une route pour l'Inde : 1851, un conflit ; 1852, les premiers travaux. Les Anglais livrent la ligne d'Alexandrie au Caire en 1855 ; la France, celle du Caire à Suez en 1858. Toutes se suivent, méthodiques, constituent les premiers chemins de fer africains, quinze ans avant l'Algérie. Par l'or, les ingénieurs, la structure, ils semblent européens. — Leur éclat s'éteint vite : le Delta les contient ; la ligne s'arrête à Siout, en 1874.

L'Egypte, c'est le Nil, son présent ; il limite la terre arable, féconde, corridor de 30 kilomètres, coule entre deux murailles tombant à pic, repousse le sable des déserts. Là, sur le sol boueux, toutes les semences, jetées à la volée, en quinze jours, mûrissent ; les maisons, en limon séché au soleil, couvertes de roseaux, se pressent ; le chemin de fer disparaît comme une rivière sous de hauts peupliers.

Il est lié au fleuve, à ses rois qui arment, multiplient les travaux dans l'ivresse : Mehemet Ali (1), qui repousse les projets britanniques, d'un coup, concède le réseau entier ; Saïd Pacha (2) laisse 250 millions de dettes ; son neveu Ismaïl (3) en 15 ans, la décuple, vend ses Suez et cet Etat se résout en faillite comme la monarchie française.

***

Un groupe d'indigènes veut chasser l'étranger : massacres, bombardement d'Alexandrie ; ciel de feu. Aussi grande que la matière, la flamme gagne le Sud dans un long mouvement, dévore les provinces équatoriales ; tout le sol soulevé, se brise et disparaît dans la trombe.

Un saint, le Mahdi, groupe marchands d'esclaves, fanatiques

(1) 1805-1848. — (2) 1848-1863. — (3) 1863-1879.

du prophète, anéantit l'armée d'Hicks-pacha, assiège Gordon qui écrit pour se désennuyer dans Kartoum, la capitale, livrée par trahison. Gordon fusillé. Kartoum rasé. Un amas de ruines envahi par les arbres sauvages — le désert ; les mimosas épineux (1898).

***

Le sol perdu ; la conquête et l'histoire véritable des chemins de fer reprend quelques années après. La ligne prolongée à Assouan, en 1897, à la première cataracte, s'y arrête encore aujourd'hui.

Le fleuve obstrué de cataractes : une année de sécheresse et les bateaux ne marchent plus ; 5 transbordements pour Merawe ; de Wadi-Halfa à Abu-Hamed, une boucle immense ; par le Nil 1.120 kilomètres ; à vol d'oiseau 360 ; la ligne Wahi-Halfa-Sarras cassée dans la guerre ; les indigènes ont pris les rails pour toitures, clôtures. On la rétablit jusqu'à Akacheh.

Fellahs, derviches prisonniers construisent, à raison d'un kilomètre par jour, cette ligne de Berber qu'Ismaïl avait entreprise en 1875, et que la guerre fit laisser. Elle traverse le désert, lisse comme billard, atteint, en janvier 1900, sous un ciel de feu, Kartoum qui apparaît en pleine lumière : un quai de 6 kilomètres ; la statue de Gordon, sur un chameau, au centre de la ville.

Au Sud, le sol se dérobe ; le Nil débordé défie les ingénieurs, avec ses marécages ; les affluents grossissent encore son cours. La diplomatie donne à la voie son lit naturel ; un colonel obtient du roi le droit de traverser son empire. L'argent achève : un rapport consulaire de 1909, bourré de chiffres, déverse ses trésors ; avec, un pont de 710 mètres sur le Nil bleu ; un sur le Nil blanc ; en 1910 la ligne atteint Goz-Abon-Goma et Kosti par Sennar. Sous un ciel de feu, le gouverneur de Kartoum, en kaki, inaugure en décembre, la ligne, un soleil aussi, rutilant, à mille flammes (1).

(1) On livra en 1906 deux lignes importantes Abuhamed-Kareima (à la

Le sol n'est plus un long corridor étroit, mais une plaine infinie ; une seule ligne ne suffit plus ; l'une remonte le Nil bleu, par Oued Medani ; l'autre atteint le Nil blanc, Obeid, au centre, malgré les pluies, en 1912.

---

2. — L'UGANDA

En 1890, l'Angleterre veut construire une ligne au lac Victoria. Pas de cartes ; pluies diluviennes ; forêts denses. Le tracé, levé d'après l'ombre des arbres ou le son du tambour.

La construction commence en 1896 dans une région basse, marécageuse ; l'inondation emporte les travaux ; les indigènes refusent de travailler ; la peste décime les ouvriers hindous, amenés à grands frais ; la mouche tsé-tsé, les chevaux ; on importe dix locomotives routières ; l'eau manque et la nourriture. Sauvages, fauves dévorent les coolies ; le Foreign-

troisième cataracte) qui remplace Abuhamed-Merawe et Souakim-Berber, qui abrège de 1.450 kilomètres la distance de Kartoum à la mer. Conçue dès 1857, reprise par les Anglais, en 1885, abandonnée après 32 kilomètres. On vit, en 1888, des locomotives « Suakim Berber railway » rentrer à Souakim protégées par les canons britanniques. Elle a 532 kilomètres de longueur, part de Port-Soudan : où était une tombe est une ville. Depuis 1903, « le chemin de fer du Khédive » a été construit à l'ouest d'Alexandrie ; il appartient au vice-roi et part de Wardian que 200 kilomètres séparent de la Tripolitaine. Il est probable qu'il sera prolongé : on le considère comme l'amorce d'une ligne pour Tunis, arrivant à Daha (164 kilomètres). En mai 1911, il y a au total 5.852 kilomètres ; la ligne de l'Oasis de l'ouest a 195 kilomètres. Les chemins de fer de l'Etat ont 3.176 kilomètres ; les privés, 1.251 ; les lignes stratégiques, 1.259 ; de Wadi-Halfa à Halfazeh, banlieue de Kartoum, 925 ; de Wadi-Halfa à Kerna, 334 ; le réseau de l'Etat construit 102 kilomètres. — *L'Illustration*, la *Quinzaine Coloniale*, dont les nouvelles sont de toute sûreté ; *Le Tour du Monde*.

En 1912, on construit El Obeid à El Nahoud.

Office demande des nouvelles chaque semaine ; l'œuvre finie en 1901.

Le trajet dure 46 heures au lieu de 70 jours, à travers une ménagerie ; les fauves à dix mètres ; le mécanicien ne s'arrête que pour un rhinocéros ou un éléphant ; une nuit, un lion dévore un gentleman dans son sleeping endormi ; on ferme le sleeping ; la poussière, rouge vif, vous teint. A Nairobi, aux grandes rues vides, les 35 chambres de l'hôtel, occupées par des chasseurs. Après, le train monte à 3.000 mètres, les nuits glaciales ; une forêt vierge, magnifique, toutes les essences ; chaos ; bras de géants, arbres morts ; çà et là des précipices vertigineux, puis une descente rapide. Le lac ; une vue incomparable par la végétation, la couleur. Moustiques innombrables sous chaque feuille ; tout est rasé. A Port-Florence, une grande gare, une grande rue. Sur le lac une jetée ; un quai ; les grands navires transportés par pièce et remontés : on n'y navigue que le jour. Tout dort : la maladie du sommeil.

Telle est cette ligne, refaite deux fois, jugée impossible, immobile : il faut arriver à 1909 pour trouver deux projets, l'un de Voi à Moschi (150 kilomètres), l'autre de Nairobi à Natron pour les carbonates. On veut une ligne de 240 kilomètres d'Entebbe au lac Albert-Nyanza. On construit en 1912 une ligne de Magadi à Kilindiné, de Jinja à Ubale (lacs Kioga et Victoria) ; la fin de la Révolution.

SOMALIE ANGLAISE

On nie l'existence d'un chemin de fer à voie étroite de Berberah à Bohotle dont on avait affirmé la construction en 7 mois.

ILE MAURICE

Le sucre alimente douanes, chemins de fer. Le plan excellent de 1858 a déterminé d'une façon immuable le réseau tout entier fini en 1907.

LA FRANCE

Par une suite patiente de conquêtes continues, la France, depuis que son ambassadeur reçut un coup d'éventail est arrivée à constituer à l'Ouest de l'Afrique un vaste empire de couleur uniforme, d'un seul tenant qui s'étend sans interruption de la Méditerranée au lac Tchad et aux sources du Niger.

Son histoire le brise : la force le créa en deux temps. L'Algérie est possédée depuis la chute d'Abd-el-Kader, mais la conquête du Soudan emplit les trente dernières années du siècle et ne se termine qu'en 1910.

ALGÉRIE (1)

Le chemin de fer acquis en France depuis 1842, un décret qui éclate comme un coup de canon l'introduit — quinze ans

(1) Dans l'ordre adopté, la Tunisie devrait précéder : on commencera par l'Algérie, ayant le réseau le plus massif et le plus ancien. Les meil-

après — le 8 avril 1857. Organisme connu, à toutes fins ; Burdeau, Napoléon, la même image. « Si d'Alger on conduit un chemin de fer à Constantine et à Oran, c'est comme si on fait couler dans ces contrées désertes un grand fleuve colonisateur qui charrie des colons et les dépose sur ses berges ; l'Algérie n'a pas d'eaux courantes. »

Lois, règlements, voies, imprimés, immuables, d'Europe : le projet — une ligne parallèle à la mer, d'Oran à Constantine et des tronçons qui la relient à la côte inhospitalière — : un parti voulait seulement des lignes perpendiculaires à la côte.

L'œuvre très lente jusqu'en 1877 : 513 kilomètres en vingt ans (1) : deux décades pesantes et vides. Une grande rapidité de 1897 à 1890 : dix années presque absorbent l'œuvre entière ; puis le mouvement se ralentit, s'arrête tout à fait en pleine force. L'œuvre contrarie l'insurrection depuis 1870 ; la loi de 1879, qui double sa force, ne lui donne pas de vie nouvelle ; de 1892 à 1907 c'est le silence et la mort (2).

* * *

Les critiques les plus vives — Alger, au centre, s'évanouit dans l'espace — le grand Central n'existe pas ; un mythe administratif ; il ne tient pas la côte ; Djedjelli, sans ports, n'a

leures statistiques présentent sous une seule rubrique l'Algérie et la Tunisie : pourtant la réalité n'est pas uniforme. Cette réunion confond deux foyers différents, rivaux, hostiles, masque les efforts personnels, la proportion des édifices. Cette vue extérieure marque au moins une grande immobilité totale. Bibl. : A. Bernard, *Les chemins de fer en Algérie.*

Algérie et Tunisie : déc. 1901 et déc. 1905.

4.894 kil. 4.906 kil. : 12 kil. en 4 ans.

(1) 1878, 513 kilomètres ; 1890, 2.816 kilomètres ; 1899, 2.905 kilomètres.

(2) Les cinq tronçons livrés pendant ce temps ne contredisent pas cette proposition Aïn-Mokra-Saint-Charles, Aïn-Beida-Rhenchela, Oran-Arzew, Tlemcen-Turenne, Ben-Zivig-Colomb. En 1908, on a en construction, ligne de Marnia (40 kilomètres), Constantine-Djedjelli, 200 kilomètres ; Berronaghia-Boghari, Boghari-Guelt et Stel ; la période 1908-1910 amène donc un changement.

de bateaux que si la mer est belle — quelques voies folles — à Igli, un pot de confiture, 12 francs — les trois lignes essentielles, depuis 20 ans, manquent à l'intérieur.

Bloc compact, massif, aux cloisons étanches, comme en Espagne ; les hommes se pressent dans le Tell ; les pluies diminuent à mesure qu'on s'éloigne du rivage ; les routes, des fondrières ; la diligence attaquée près de Tlemcen, à Constantine, en 1908 ; les frais de ravitaillement d'un poste dépassent le coût d'une ligne ; les dunes de sable rougeâtre ondulent, infinies, mouvantes, comme les vagues de la mer.

Pressée entre deux chaînes de montagnes, la rivalité des départements, des villes — toute commune demande un chemin — l'œuvre pourtant continue, ne mord pas sur le sol. Sans force ni portée, une construction sèche, métallique, un pont d'une seule arche, monstrueuse, jeté sur le désert.

Mais la statistique, très sûre, répartit l'œuvre (1) ; la province d'Alger, la moins riche : disposition très heureuse pour résister à la Tunisie et desservir le Maroc. Symbole d'impuissance, tronc rabougri l'hiver, l'œuvre s'est arrêtée devant la masse. Un enterrement pompeux, unique dans l'histoire : Quinze ans, *grande mortalis œvi spatium*. Le plus long silence, comme dans la *Favorite*, et l'histoire, brisée, suspendue, reprend son cours naturel.

***

L'emprunt modeste de 1902 ne permettait aucune ligne : celui de 1907 réserve 97 millions pour 620 kilomètres : les délégations ajoutent 26 millions, 311 kilomètres (2). Enfin, la

(1) En 1907, Oran, 1.531 kilomètres ; Alger, 550 ; Constantine 1.196 = 3.277, y compris Arzew-Oran (40 kilomètres) incorporé dans le réseau général, Mostaganem-La Macta, Tlemcen-Marnia. On donne à l'Algérie 3.221 kilometres au 31 décembre 1907, d'où un rapport de 0,7 (3.353).

(2) Oran obtient 319 kilomètres, Constantine 548, Alger 304 : l'arrêt à Djelfa est provisoire, et de Tongourt à Ouargla, non concédé, il y a 178 kilomètres.

même année, une Compagnie, attirée par les mines de l'Ouenza, propose une ligne de 200 kilomètres, de faire le port de Bône. Cuivre, fer, fonder 16 villages : le Creusot, Cockerill, Krupp, les capitaux depuis 1902, deux millions chaque année perdus (1). Il n'y a pas de révolution si copieuse dans un temps si court : les lignes montent d'un coup, entassées, amènent toutes les autres, Tlemcen-Tiaret, Marnia-Nemours, Bedeau-el-Aricha. Le trajet est dix fois plus cher qu'au chemin de fer et la route affreuse (2).

(1) Le projet de cette ligne a soulevé des problèmes très complexes. Le chemin de fer ne s'explique que par la richesse des mines que deux sociétés se disputent. On ne peut concéder ce chemin de fer sans concéder les mines, quand on reconnaît la nécessité de modifier la législation des mines. Une seule société s'est fondée, énorme, bizarre, formée de sociétés métallurgiques de France, d'Allemagne, d'Angleterre, de Belgique ; le Conseil d'Etat approuva le projet.

On objecte qu'un chemin de fer étranger en France est monstrueux, que d'après les ingénieurs, pendant trois mois au moins, les neiges l'empêcheront de marcher, que les traverses seront allemandes, que ce qu'il faut, c'est prolonger de 30 kilomètres les chemins de fer de Tunisie. Bizerte proteste contre Bône. On espère apaiser le conflit en décidant une ligne pour Bizerte et pour Bône ; émeute à Bône. Enfin, sur la mine, il y a une forêt magnifique ; une mine française deviendra une propriété internationale. Si la France n'a pas besoin de fer et manque d'usines qui en ont besoin, elle peut en vendre aux étrangers qui en ont besoin. La Compagnie internationale n'a fait ses offres que parce qu'elle est sûre de la richesse de la mine et de gagner la différence entre le coût de la ligne et la production de la ligne. Les débats emplissent trois ans.

(2) Ligne de Béchar. Son origine remonte à 1873 ; elle atteint Saïda en 1879. Malgré la concession de 300.000 hectares, la Compagnie fait faillite avec les insurrections, la dépréciation des alfas, des vins. L'Etat concède une ligne stratégique qui atteint Aïn-Sefra en 1887. L'idée de prolonger cette ligne remonte à 1882, mais l'autorisation fut donnée en 1892 et Béchar fut atteint en 1905.

Ligne de Lalla-Marnia. Son historique est curieux ; à l'origine, on n'en veut pas pour éviter des conflits, créer une amorce à la conquête, à la ligne de Fez : une zone neutre s'impose. Pourtant elle est classée depuis la loi de 1879. On discute après sur l'écartement de la voie ; la commission d'enquête, le Conseil général d'Oran, par économie, demandent une voie étroite ; les ministres de la guerre, des affaires étrangères, une voie large. Si l'écartement de la ligne dont elle est la suite est trop grand, une

Telle est cette véridique histoire qui n'a pas abouti malgré sa façade, sa longueur, ramassée sous le coup de canon impérial, le faîte, il y a un demi siècle. L'astre pâlit dès l'origine ; l'écorce se brise, car tout arrive, même en France ; c'est le printemps.

Ver vide ut olet, ut floret, ut tota nitida nitet.

TUNISIE

La différence du temps, du sol, le voisinage de l'Algérie, aimant naturel, imposent une histoire plus vive.

Le premier chemin de fer Tunis-Bardo-la-Goulette, construit par les Anglais en 1874, ne renferme pas l'origine.

La ligne de Tunis à Gardemaou la contient. Concédée en deux fois, en 1877, sur les insistances d'un ministre français, malgré les oppositions étrangères. Inaugurée en grande pompe (1878), elle amène une révolution — la chute d'un grand

première erreur n'est pas la raison d'une seconde. L'étude de cette ligne aboutit à la convention de 1903 : en 1907, on atteint Turenne.

Ligne de l'Ouenza. Son projet remonte à 1902 : la ligne doit traverser deux massifs montagneux, coûter 45 millions. Le conseil général des mines, des ponts et chaussées, délégations financières, conseil supérieur, ministre des travaux publics ont approuvé cette concession. Tous se trompent. Si la mine est si riche, c'est l'Algérie qui doit exploiter la mine et construire la ligne (240 kilomètres). Les huit lignes sont votées ; l'Algérie aura toutes celles qui lui manquent comme la France en 1842, mais ici, il n'y a que 1.213 kilomètres à construire, on construit aujourd'hui plus vite ; certaines lignes peuvent être entreprises aux deux extrémités. On commence en 1911 pour finir en quatre ans. Ce qui caractérise le réseau algérien, c'est sa forme en entonnoir, pour aboutir en un point unique, loin de la mer. — Sans doute, il y a cinq compagnies, des transbordements, des complications d'écritures, des tarifs enchevêtrés, mais la vie latente est énorme en 1912.

vizir. Un tunnel de 500.000 francs au sortir de Tunis. La France envoie trois cuirassés. La ligne n'aboutit pas à la mer, se heurte au tronçon primitif devenu italien ; la Société des Batignolles l'achète deux millions et demi. Un Italien invoque une promesse de vente : mise aux enchères, à Londres, cette ligne de 33 kilomètres adjugée plus de quatre millions à Rubattino. A Rome, le ministre présente une loi qui assure à l'acquéreur 6 0/0 du capital, la somme nécessaire pour remettre la ligne en état, s'oppose à la prolongation de Tunis à Radès, mais la Compagnie de Bône reçoit en compensation la ligne de Bizerte et de Sousse sans pouvoir aboutir.

Une dispute dans un train de banlieue ; les Kroumirs ; le receveur des postes ouvre les portes du Kef ; bombardement de Sfax ; la conquête, un jour ; au jour du protectorat, 229 kilomètres.

***

Quinze ans après, à Gafsa, les phosphates de chaux éveillent le désir. Deux adjudications infructueuses, votes hostiles, opposition niaise, tenace, de l'âne, patriotique du Parlement. Pas d'eau ; un sol stérile : tamarins ou jujubiers. Une concurrence à l'Algérie où la circulation n'est pas déjà si prospère. La compagnie qui l'obtient la lève et la livre en un an (1899). Aux deux extrémités, deux lignes qui s'équilibrent presque, tiennent le sol tout entier.

***

L'histoire n'a plus d'accidents : un seul arrêt plus court. En 1902, un décret plonge d'un coup dans les entrailles du sol, décide quatre lignes essentielles (1) reliées aux voies primitives qui aussi ont proliféré. L'histoire tient désormais dans l'établissement, l'unité du système : sous les documents qui abondent, l'œuvre stratégique, commerciale, éclate en pleine lumière : condensation du sol, finances prospères.

(1) Pont du Fahs-Kalaat ès Senaur (finie en 1905). — (2) Kairouan-Sbiba ; c'est le grand Central. — (3) Bizerte-Nefzas. — (4) Sfax à Sousse.

Un bouillonnement ; la vie trop forte, intense, rayonne, la brise. Encombrement dangereux, chronique : wagons, marchandises débordent, montent, entassés. Un remous. Il faut refaire les gares, les voies anciennes qui craquent, insuffisantes, les doubler à 30 kilomètres, des voies nouvelles pour les minerais découverts ou les oliviers : 430 kilomètres nouveaux concédés en janvier 1907. Gros emprunt : une pluie d'or ; la Tunisie autorisée à prélever la « première tranche », dit l'*Officiel* (1).

Faux calculs ; hausse du fer ; 32 millions de perte ; la débâcle ; rien n'y fait ; excédent annuel de 9 millions ; le grand central livré dans la tourmente (1908) ; l'œuvre a un dessein admirable en décembre. Un départ : quatre lignes seront faites (2) sur le champ ; quatre suivront (3) ; quatre apparaissent dans le lointain (4). Quatre ports : quatre lignes parallèles à la mer. Malgré le sirocco, les sauterelles, l'œuvre s'unit à l'Algérie : le bonheur et une destinée commune.

Ecce autem duo gemini tranquilla per alta.

La flamme s'élève et les dévore (5).

On a les trois cercles de l'histoire. Le jour du protectorat. Quinze ans d'apathie. Le réveil de 1905. Une grande lacune au centre : la ligne de Sfax entre les deux dépressions : 149 millions de tonnes en 1905, 240 en 1908 ; emprunt du solde en 1911 ; l'œuvre acquise en 1912, malgré le rapport d'un député fou qui pour empêcher les dernières lignes écrit que tous se trompèrent. Fin 1910, on a 1.573 kil.

(1) 23 avril 1907.

(2) 1 Bizerte-Nefzas. — 2 Mateur-Nebeur (à 130 kilomètres de Beja) ancien Beja-Mateur prolongé. — 3 Sousse-Aïn-Moularès. — 4 Sousse-Sfax ; cette dernière, la plus importante, livrée en 1911, Beja-Mateur en 1912.

(3) Nefzas-Tabarka ; Menzel-Kelibio ; Zaghouan, Bouficha ; Sfax-Bouthadi.

(4) Sousse-Kairouan vers Thala, l'Algérie, Kalaadjerda ; la jonction à Tebessa, Tunis — Teboursouk, Metlaoui, — Tozeur ; celle-ci livrée en 1912. (On projette Sfax à Gabès).

(5) 1907 : 1.186 kil. 0,9. Le réseau ira à 2.150 kilomètres au moins.

MAROC

Les montagnes divisent le Maroc en cinq compartiments séparés ; deux partis de force presqu'égale se disputent le pouvoir avec cruauté ; un caïd capturé par un autre, crucifié dans la cour de sa maison, contemple cinq jours de fête. Détaché, coupé en mille morceaux, jeté aux chiens ; une musique étouffe son agonie.

Un volcan en éruption perpétuelle ; ses laves tombent en Algérie ; 10.000 maures soulevés, tués par les batteries du Creusot. Leur artillerie a tous les modèles ; ils apprennent la manœuvre sur le même. Les brigands assassinent, captent les sources : tuent les ouvriers qui font un môle.

En 1908, on inaugure un Decauville de 40 kilomètres, de Casablanca à Bereched ; un chemin de fer pour des mines fait par des militaires, en 1910 une ligne de Mélilla aux mines de Beni-bou-Ifrour de 32 kilomètres, par Nador. L'Espagne veut aussi construire la ligne Tanger. El-Ksar espagnole pendant 30 kilomètres sur une longueur de 100.

En 1911, on construit Oudjda-Taourist (105 kilomètres) on veut prolonger Bereched à Settat et Merrakech ; l'Espagne réclame la ligne Melilla-Taza.

Peu à peu la ligne se dessine d'elle-même d'Oudjda à Casablanca par Taza-Fez, mais on indique aussi Rabat comme point terminus sur l'Atlantique. En 1912, le Maroc tombe sous le protectorat français et on parle de la ligne Fez-Tanger.

La révolution commence en 1912 et la construction.

LE BASSIN DU NIGER

Sa conquête commence en 1870 ; mille expéditions inutiles ; ennemis insaisissables ; le corps plumeux des Harpies ; le Soudan rempli par Ahmadou qui empoisonne Tediani son cousin, Samori, ses 72 fils. Des fils, comme des rets, tenus invisibles, au-dessus de la terre. Il laisse un souvenirs sinistre d'Etats brigands ; odieux, « démembré, dénommé il constitue en 1902 le gouvernement de l'Afrique occidentale française » (1) — une maison sans escaliers, ni portes ni fenêtres.

Le Niger qui ne se jette pas dans le Nil, ni dans le Tchad, réunit ces divers morceaux ; tous y aspirent dans une conception violente, squelette de l'histoire. Il décrit une boucle majestueuse, déborde, répand la vie ; au centre de la boucle, les villages se touchent presque, avec de jolis paysages.

L'histoire sans passé appartient tout entière au xxe siècle ; les villages dévastés par la guerre se relèvent de leurs ruines ; le sol n'est ni possédé ni connu. Tout languit jusqu'en 1907 : une pluie d'or ; les cieux vont s'ouvrir : depuis, chaque année apporte une ligne ou une révolution.

1. — LE SÉNÉGAL

Courte, parallèle à la mer, cette ligne ne marque pas dans l'histoire. Conçue dès 1856, étudiée en 1879, concédée en 1882 à la Société des Batignolles, livrée en 1885. Un roitelet, par la force, s'oppose à l'ouverture des travaux ; les termites dévo-

(1) Superficie 3.913.250 kilomètres carrés. Lois des 22 janvier 1902, 27 juillet 1910. Bibl. *Annuaire*, chez Larose. — Godfernaux, *Chemins de fer coloniaux français*. — Bellet.

rent les bois ; le sable très fin pénètre les machines malgré les appareils ; la fièvre jaune décime les ouvriers ; la barre engloutit les matériaux. On apprend sous ce climat à ne pas construire une ligne comme en Algérie, avec le même cahier des charges. On la construisait comme ligne stratégique sans croire qu'elle ferait ses frais ; elle rapporte (25 trains d'arachide par jour), donne la tranquillité et permet celle de Kayes (264 kilomètres).

---

2. — LIGNE DE KOULIKORO

Depuis Faidherbe, en 1863, l'idée d'un chemin de fer du Sénégal au Niger hante l'esprit de tous les gouverneurs mais trouve aussi une opposition très vive ; œuvre folle — impossible, inutile, ruineuse — bonne pour décorer des militaires. Pourtant, à Médine, le Sénégal cesse d'être navigable ; une commission grave le trouve urgent : il faut gagner vite le fleuve que convoite l'Angleterre.

La fièvre ; les ordres arrivent en retard et les matériaux amenés à prix d'or ; ni levés, ni cartes ; la fièvre jaune ; le fleuve n'a pas ses crues ; les chalands tirés à la corde, arrêtés à 376 kilomètres de Médine en 1884 ; plus de vingt millions dépensés pour 17 kilomètres ; un député demande si les rails sont en or ; on supprime les crédits.

Un colonel veut continuer l'œuvre qu'on abandonne ; la voie arrive à Bafoulabé en 1888 mais non les locomotives ; elle n'existe que de nom ; la ligne est levée, refaite parfois quelques mètres plus loin, raccourcie ; il faut supprimer les courbes folles, faire des ponts solides ; la locomotive arrive à Bafoulabé en 1894 et il reste à gagner le Niger.

L'histoire n'a plus d'accidents ; — les sections étudiées avec soin dans la saison sèche ; les travaux déjà faits rendent des travailleurs ; les prisonniers de Samory terrassiers ; le matériel Decauville ; les ponts de Levallois-Perret ; les

fonds, de la Caisse des Dépôts ; — dirigée par un régiment du génie, la ligne arrive en 1904 à Koulikoro, sur le Niger qui a 800 mètres de large. Il a fallu quarante ans pour réaliser l'idée de Faidherbe, tenir deux biefs navigables du Niger, l'un de 350 kilomètres jusqu'à Kouroussa, l'autre de 1.500 kilomètres.

---

3. — THIÈS A KAYES

Les communications entre les deux précédentes lignes, précaires, sont à la merci des crues du fleuve ; la navigation est intermittente ; une année de sécheresse, les bateaux ne marchent plus. La voie de Bammako apporte des marchandises considérables ; le prix de la tonne monte de 60 francs à 200 francs.

On étudie en 1903 une ligne de 670 kilomètres pour relier Thiès à Kayes mais on ignore en 1905 quand les travaux commenceront.

La pluie d'or en 1907 ; les travaux entrepris aux deux extrémités ; Kayes-Ambidedi livré en 1909, Thiès-Guinguinéo en 1911 : on veut faire 200 kilomètres en 1912 (1), mais si utile que soit cette ligne elle n'atteint pas des points nouveaux, extrêmes. Elle sera finie en 1915.

---

4. — LA GUINÉE

La ligne arrive à Kindia la même année qu'à Koulikoro.

Depuis la conquête, l'idée d'une voie de la côte au Niger hante dix ans les gouverneurs ; les Anglais construisent au

(1) Kayes a 43 kilomètres ; Thiès, 140.

Siena-Leone ; un massif de granit aux assises en spirale s'étend à l'intérieur.

Les levés établis avec soin ; les travaux adjugés en février 1900 ; les entrepreneurs décèdent ; faute de vivres, les ouvriers désertent ; deux ans perdus, mais la base résiste : Konakry, aux larges avenues, a un bassin de radoub qui suffit aux plus grands navires.

La colonie elle-même dirige les travaux exécutés par les ouvriers des chefs indigènes ; en 1909, la fin de la crise rend des bras à l'agriculture ; la ligne aboutit au Niger en septembre 1910 ; la distance franchie en deux jours ; les trains passent la nuit à Timbo, ne marchent que le jour, par prudence ; une ville nouvelle ; tout le long de la voie, personne ; du caoutchouc.

Dès 1911, on désire prolonger à Kaukan, sur le Milo navigable, à 67 kilomètres plus loin, à Bobo-Dioulasso, point de réunion des trois chemins de fer de Kayes, de Konakry, de la côte d'Ivoire, en passant par Sikasso, centre d'un massif aux assises concentriques, d'où s'échappent des fleuves dans tous les sens.

5. — COTE D'IVOIRE

A l'heure même où le chemin de fer arrive à Kouroussa il a brisé la forêt, les lagunes, la mer, la nature brute, sans servage.

Un nègre joue sur un fifre en bambou quand on franchit la barre ; les flots retombent avec fracas, en nappes dentelées, scintillent au soleil.

Un cordon de lagunes soulève des germes de mort. La forêt vierge, aux lagunes ou au sable, à 100 mètres de la mer ; une immensité verte ; le soleil monte. Des jets de lumière ruissellent aux mille facettes, renvoyés ; un bruissement de cas-

cades des hautes cimes ; tout se tait devant ce domaine hanté comme un lieu maudit.

Un trou noir, un tunnel très bas, coulée de bête fauve, s'ouvre au flanc de cette masse de feuillage. La forêt dense : acajous, chênes, gaïacs, fromagers, troncs énormes de 60 mètres de haut avec des lianes, caoutchoucs, rideau épais, qui unissent les branches : cette mer immense, verte, moutonne Les lianes montent, redescendent, s'enracinent, étouffent l'arbre.

Des arbres de 30 mètres forment une seconde voûte.

Enfin, à quelques mètres au-dessus du sol, les lianes herbacées, un étage aussi compact, troisième rideau d'ombre, masque le ciel ; peu de clarté ; sur la terre, ni mousses ni graminées ; le sol, nu ; quelques plantes rampantes, aux feuilles violacées disposées de façon à recevoir le plus de lumière ; termites, champignons dévorent de suite les feuilles mortes ; un mycélium phosphorescent donne la nuit une pâle clarté.

Sous cette voûte impénétrable, éléphants, panthères, sangliers, gorilles, éperviers ; à terre, des myriades d'insectes, reptiles, serpents, vipères, fourmis noires vont à l'assaut. On trébuche ; il faut ramper pendant 300 kilomètres ; l'eau tombe goutte à goutte. Un acajou a 16 mètres de tour. Lianes, palmiers grimpants, épineux effacent sentiers, culture, masquent les affluents, le fleuve.

Un village ; huttes en torchis, le sol d'argile ; une cour de 60 mètres carrés, au mur en pisé, pleine d'ordures, d'immondices ; des êtres nus, au facies brutal. Café, caoutchouc, huile, bois périssent, et les chevaux ; les trois fleuves ne marchent pas ; la circulation impossible, dit l'*Officiel* (1).

Les projets échouent depuis 1893, faute d'argent ; on hésite entre les itinéraires ; les commerçants divisés. La fièvre jaune décime Grand-Bassam que les navires délaissent ; un groupe étranger sollicite une concession étouffante. Une mission lève

(1) 6 janvier 1910.

un plan : une piste d'un mètre sur 900 demande un jour ; le gouverneur obtient 10 millions en 1903.

La construction commence en janvier 1904 ; les pluies torrentielles désagrègent les remblais ; l'indigène refuse le travail ; la barre bouche le canal de la lagune à Abidjan ; faute de débarquer, on ne peut monter une locomotive de 26 tonnes ; 30 millions dépensés ; Port-Bouêt s'effondre ; on ne sait où amorcer, où aboutir. La ligne atteint le kilomètre 110 le 1er janvier 1908, le déboisement le kilomètre 130 ; là finit la forêt dense et commence la région des savanes avec des bouquets de bois.

Coton, manioc, sucre abondent ; pour le caoutchouc, une ville sort de terre ; au lieu du désert, Abidjan a des rues en équerre de vingt mètres, l'électricité à tous les étages. La recette double : deux trains par semaine. Un décret de 1908 (1), articulation, charnière, autorise l'ouverture de la troisième section.

Révolte ; les noirs tuent les blancs, coupent la ligne sur 100 kilomètres ; sur la voie, les branches ; la voie rétablie ; wagons blindés avec mitrailleuses contre les sauvages, dans la forêt, invisibles. La ligne atteint Bouake en 1912.

Telle est cette œuvre capitale ; elle n'est pas finie qu'on veut la prolonger à Kong et au-delà, sur la ligne ferrée qui, partie de Kaukan, rejoint du côté du Dahomey, le Niger. Par sa situation, sa profondeur, la colonie détient la branche verticale, l'arche unique de la ligne qui éviterait la grande boucle du Niger et qu'elle n'a pas besoin d'atteindre.

---

6. — LE DAHOMEY

Il sort à peine des ténèbres : en 1852, les premières relations authentiques. Toffa règne sur la côte ; le matin, large casquette

(1) Du kilomètre 180 au kilomètre 255. Bouake est au kilomètre 312 ; la voie au kilomètre 182 traverse le Nzi. Bobo-Dioulasso est à 760 kilomètres d'Abidjan ; on parle de prolonger Kong à Sikasso ; l'œuvre se dégage.

verte ; l'après-midi, gibus de livrée à cocarde d'argent ; le soir, chapeau de général de division ; toujours des pantoufles vertes avec les mots « Roi Toffa » en verroterie. Les ministres le traînent en voiture légère ; ses sujets se prosternent dans la poussière. Il reçoit dans un lit de cuivre, vêtu d'un pagne de soie coloriée.

En 1860, au Dahomey, Gléglé succède à Guézo, envoie une escorte pour amener tous les blancs aux cérémonies du couronnement ; il faut partir, arriver à Cana, la ville sainte, le lendemain gagner Abomé. Le ministre de la justice demande au roi s'il a des commissions pour son père défunt ; sur son affirmation, les têtes roulent en une seconde ; le sacrifice recommence le 23, le 28 juillet ; le 29, exécution générale ; la place du Palais exhale une odeur infecte de sang, de cadavres décomposés. Les 30 et 31, les sujets fidèles offrent de nouvelles victimes qui font trois fois le tour de la place au son d'une musique infernale : 500 têtes ramassées à pleins paniers, la tombe royale arrosée, les corps traînés par les pieds, jetés dans les fossés de la ville, dépecés par les loups, les corbeaux, les vautours ; 700 femmes, des cochers pour que le roi se promène dans le séjour des bienheureux, en carrosse.

On amène devant lui quatre noirs magnifiques qui ignorent leur sort : quand on les appelle, ils s'avancèrent sans rien dire ; l'un pleure ; le roi les tue et le lendemain fit sa propre offrande ; 800 têtes couvrent leurs bourreaux de sang. Le massacre continua deux mois, jusqu'à la fête des Coutumes qui amène des prisonniers.

Behanzin lui succède, pille les factoreries françaises, menace Kotonou, emmène dans l'intérieur les commerçants, accepte une rente de vingt mille francs en pièces de cent sous, par piles, déposées sur le rivage, ne pouvant compter plus de dix, achète des fusils à tir rapide, viole les traités. La guerre ; ses éclaireurs enveloppés d'herbes sèches dans les fourrés invisibles, l'artillerie arrête les Amazones furieuses ; les murs d'Abomé de six mètres, en pisé, sautent à la mélinite. Abandonné par tous, trahi par son fétiche, le roi, en cage, exilé.

La nature brute ; de simples pistes ; les fleuves ne marchent

pas ; le soleil tue les chevaux ; neuf heures pour trois lieues ; la matières insaisissable à trois jours de la côte ; à Ouida, les trous d'où l'on a tiré la terre se remplissent d'eau croupie, d'ordures ; un pont en tronc d'arbres ; la route royale de vingt mètres, bordée d'arbres, aux têtes dégouttantes mène à une place circulaire ; autour, mille petites huttes, bariolées, sans autre ouverture que la porte ; Cana, aussi triste que Versailles.

Les demandes affluent pour un sol inconnu ; le soleil tue les géomètres perdus dans la forêt ; les pluies révèlent le régime des eaux ; une Compagnie française emporte la concession avec 2.000 francs par kilomètre pendant huit ans et 300.000 hectares, hésite sur le point de départ, commence en 1900, malgré les marécages ; tous les roitelets amènent les travailleurs gagnés par le tafia, les gâteaux de maïs. La ligne, que les étrangers admirent, atteint Agonagon en janvier 1908 ; l'huile et le coton.

Cette œuvre n'épuise pas l'activité ; en 1907, on livre le tramway Porto-Novo-Sakete ; on veut le prolonger vers Kétou ; l'intérêt se porte sur la ligne principale ; Agonagon, une halte au milieu d'une plaine de sable ; en 1911, on atteint Save que 510 kilomètres séparent de Karimana, sa fin naturelle sur le Niger avec un bief navigable de 600 kilomètres. On veut la prolonger à l'Ouest à Savalou, Djougon, mais le roi de Nikki et la reine Bignon offrent des ouvriers, des vivres si l'on construit vers le Nord (1).

* * *

Il faut arriver à 1911 pour avoir une vue d'ensemble, apprécier les progrès depuis 1900, les projets. Les nègres n'ont besoin ni de vêtements ni de livres ; les trains partent vides et reviennent pleins de peaux, de laines et d'huile ; le Niger qui déborde de Sansanding à Ausougo est le grenier du monde.

On tient le projet des lignes définitives, de Kouroussa à Niamey sur le Niger : cette ligne enverrait un embranche-

(1) En 1912, on doit construire Grand-Popo-Lokodja et Cotonou-Porto-Novo. On veut prolonger Save à Djougon et le tramway Pobé à Théron.

ment au Nord, à Bammako, trois au Sud, le premier à Farana contre Sierra-Leone, le second par Beyla à la côte d'Ivoire, contre toute voie libérienne, le troisième, de Bobo-Dioulasso à Bouake.

Les plus grandes difficultés sont vaincues ; le sol est possédé, connu ; les fondations sortent de terre (1) ; l'on sait construire sous un autre soleil ; l'on construit plus qu'en Algérie. L'ensemble de l'édifice apparaît : une des œuvres durables de l'école française. A 105 kilomètres de Bobo, Maon point culminant de quatre bassins. On espère finir en 1915 : on a, dès 1910, deux masses qui s'équilibrent, s'attirent (2) et le projet de les réunir reparaît avec une force nouvelle.

C'est le transsaharien qui revient dans la presse avec la régularité des comètes : ce qu'on a dit sur lui fait une bibliothèque. Il est probable que son premier projet remonte à 1859 : six jours pour aller de Paris au tropique ; il réapparaît en 1879, en 1890, en 1895. Deux partis opposés se forment, aussi nombreux que les hommes mêmes, avec des dissidences ; l'un veut aller à Tombouctou, l'autre au lac Tchad ; on n'est pas plus d'accord sur la fertilité du Sahara. La longueur des tracés proposés varie de 2.700 à 3.600 kilomètres : c'est la Tunisie qui tient le chemin le plus court, la route pour l'Amérique du Sud. Si la vérité est une, on se l'arrache par morceaux.

(1)

1900	1905	1910	1911.
481 kilomètres	1.184	1.971	2.250.

(2)

	1900	1909	
Algérie et Tunisie	4.251	5.044	793
Afrique occidentale française . .	481	1.421	940
	4.732	6.465	

On compte posséder bientôt 4.000 kilomètres dans le Niger.

AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

Donné par un officier à la France ingrate, ce vaste territoire acquiert un nom en 1910 et comprend le Gabon, le Moyen-Congo, l'Oubangui-Chari, le territoire militaire du lac Tchad. Sa conquête n'est achevée qu'en 1910, le jour où une colonne y périt dans une route encaissée : el Abeich, qui a 7 kilomètres de tour, 10.000 habitants, saute à la mélinite.

On remonte la rivière sur des vapeurs ; des toiles métalliques protègent contre les flèches empoisonnées des sauvages ; ils ne mangent que par vengeance les blancs, à la chair salée ; la guerre éternelle entre eux ; ils mangent les enfants.

Sur la rive, la forêt équatoriale, noyée sous les pluies continuelles ; l'Océan de verdure ; masses étouffantes de végétation que force seul un tunnel ; l'humidité excessive ; la fougue d'expansion de la flore ; le ciel, le soleil masqués sous les lianes ; mille arbustes envahissent tout jusqu'à l'eau ; des relents putrides ; après les pluies, les senteurs enivrantes montent à la tête ; la sensation de solitude ; l'homme écrasé devant cette vie. Au fond, le « potopoto », marais peu profond, très étendu ; on patauge dans une boue noirâtre empestée par l'épais matelas des détritus végétaux. Lianes à caoutchouc, cacao, vanille, noix, huile de palme, éléphants, singes, chimpanzés, gorilles, hippopotames, caïmans ; — miel, maïs, coton, autruches, haricot dans la zone découverte du Tchad. On ne peut y parvenir : à partir de Banghi, l'Oubangui cesse d'être navigable. On trouve épars les morceaux de la flottille Monteil, dans l'eau, la brousse, au haut des montagnes ; le climat si malsain que les blancs y jaunissent en 6 mois ou y meurent en deux jours (1).

(1) *La Grande Revue*, juillet 1908.

On étudie en 1886-1893 une ligne de Loango à Brazzaville, en 1905 deux lignes qui partant de Libreville aboutiraient l'une au confluent de l'Aluna et du Congo, l'autre au Fort Crampel avec prolongation à Batangafo (1), perçant les monts de Cristal : Libreville a une rade magnifique ; depuis 70 ans, tous les vieux bateaux y pourrissent lentement, côte à côte. On lève en 1912 une ligne de 568 kilomètres de Brazzaville à Pointe-Noire.

---

1. — MADAGASCAR

Ile enveloppée de ténèbres ; une alerte au XVe siècle : des coups de feu, la nuit, la réveillent. Etablissements timides sur la côte ; froissements, conflits entre Européens : Pritchard ébranle Louis-Philippe. Le ministre malgache repousse toute voie ferrée : les généraux Fièvre et Peste la préservent de l'étranger ; le filanzane suffit aux personnes, le bourzane aux choses. Vexations des naturels soutenus en secret par l'Angleterre ; une mission consomme la rupture.

Le plan de campagne établi sur les levés des Jésuites : des bateaux plats, de Majunga à Maevatana, puis les voitures Lefèvres transporteront l'armée.

On s'aperçoit, en débarquant, que les bateaux sont restés à Marseille ; quelques-uns savent pourquoi ; la construction d'une route à travers les marais, décidée, malgré les conseils.

Le sol humide, remué, exhale des germes de mort ; là, 15.000 hommes succombent sans secours ; encore aujourd'hui sur la route, les tombes ; dans les fossés, voitures — abreuvoirs, auges, musée, rôtissoirs, baignoires de 30.000 francs pièce.

(1) Elle passerait par Ouesso, Banghi, aurait 1.700 kilomètres, coûterait 170 millions ; la première 120 ; la ligne Libreville-Makoua, sur la Likouala-Mossaka, aurait 860 kilomètres ; projet d'une ligne de 121 kilomètres de Brazzaville à Mnidouli pour le cuivre.

Sans base d'opérations, le reste de l'armée, avec quinze jours de vivre et de munitions, gagne Tananarive ; bombardement lent ; un boulet, par hasard, atteint le palais de la reine ; si Tananarive avait résisté deux jours, — faute de vivres, le reste de l'armée était mort.

***

Il faut, suivant la formule, exploiter ; un sol vierge ; la côte plate, basse ; le sol recouvert d'une couche d'humus ou d'abatis, épaisse de plus d'un mètre ; la partie centrale montagneuse, hérissée ; vers l'Est, le plateau s'abaisse brusquement par gradins étroits ; sur les deux versants, les fleuves navigables seulement à l'embouchure ; le massif de l'Ankaratra, au centre, comme une forteresse.

On hésite deux ans entre les voies pour la capitale ; les ports sont excentriques ; le projet de Brickaville, avec raison, l'emporte. Faute d'argent, on pense concéder la ligne à une compagnie qui construira à ses risques et périls avec concessions territoriales, privilèges. Sans preneurs, on autorise l'île à emprunter 60 millions ; l'œuvre, divisée en lots pour les petites entreprises, devient la loi de 1900.

L'œuvre construit sur le papier ; l'exécution patiente, mathématique ; comme les œuvres médiocres, bien conçues, celle-ci n'a pas d'histoire : postes médicaux ; sections méthodiques ; 3.000 travailleurs ; le rendement varie avec le soleil et la pluie ; la ligne se voit entre les flûtes de champagnes des banquets officiels ; l'exil de la reine ; le même esprit des gouverneurs.

Par l'argent, les bras qu'elle emploie, l'œuvre, qu'emportent des inondations chroniques, un instant, suspend la vie même ; 63 millions au lieu de 48 ; plissements montagneux ; gradins successifs, parallèles ; deux rampes énormes. Après le tunnel, la plaine de l'Imérina ; la ligne droite arrive le 1er janvier 1909,

(1) Autrefois on mettait six jours, maintenant onze heures ; Brikaville-Tamatave est en construction ; il y a un projet Tananarive-Antsirane (166 kilomètres). *La France coloniale*, 15 janv. 1909.

à Tananarive, si élevé que du haut de l'observatoire on peut découvrir la mer.

Telle est cette œuvre, d'un seul jet ; les malgaches vivaient nus, sans rien faire ; ils ont des impôts et une voie ; le philosophe le regrette ; l'historien s'en réjouit ; la ligne donne la liberté.

---

2. — LA RÉUNION

Son histoire mérite une ligne, commencée en 1880 ; en 1909, projet de Saint-Pierre à Saint-Joseph.

AFRIQUE ALLEMANDE

Arrachée en 1884-1885, elle se compose de quatre morceaux qui se succédèrent sur la côte, par ordre de complexité croissante, dans une coïncidence singulière.

La main toute neuve, inhabile : sol inconnu, réfractaire ; insectes, indigènes, ciel de feu ; échecs, apathies, découragements, tourbillons, discussions ; la tempête fait rage ; l'émigration cesse ; les règles nationales transportées en bloc sous le ciel africain ; le génie le plus rude, sans souplesse. La métropole aussi riche que les colonies pauvres ; toutes les tribulations ; l'Allemagne hostile, indifférente ; le Portugal, mieux outillé ; un seul député en 1902 vote pour les chemins de fer ; l'argent dépensé eût suffi pour coloniser la lune.

Les modalités de l'effort ; disséminé, il s'effile ; concentré, il eût abouti. Une ligne unique s'allonge toujours à l'infini ; des

tronçons stagnent. On eut pu avoir une transformation locale mais complète ; on a l'effort universel et stérile. La matière même fait défaut en 1906.

Cette première période, si fruste, est passée sans retour : plus d'errements ; spécialistes ; organisation propre. La construction ; la tourmente ; le sol abandonné devient la terre promise et le rail est vainqueur. Après deux stagnations (1) un mouvement, puis une prise générale et l'histoire, sans racines, à bords tranchants, appartient au xxe siècle : trois années remplacent des siècles immobiles.

L'immensité effraie ; l'émulation entre les provinces, les puissances étrangères ; la nécessité apparaît. Un sol piétiné, incertain ; l'œuvre moins grande ; des millions restent libres ; les anneaux de la chaîne ajoutent à l'être. Enfin, en 1908, une prise générale, une pluie d'or ; une sensation de flot, un remous ou une articulation. On voit le creux s'ouvrir ; l'édifice perce la terre.

TOGO

Implacable aux européens, le soleil propice à la terre : caoutchouc, café, huile de palme. Bœufs, chevaux succombent ; tout se perd ou s'écoule par le Dahomey, insaisissable à 5 jours de la côte ; sur le Volta ni navigation ni port.

Un cordon de lagunes, interrompu, parallèle au rivage ; passes étroites, intermittentes. La mer sans profondeur, la barre furieuse. Les barques y touchent rarement sans nau-

(1)	1900	1903	1904	1905	1909
Togo	»	»	45	98	195
Cameroun.	»	»	»	»	107
S.-O. Afrique allemande. . . .	»	380	713	1.103	1.598
Afrique orientale allemande . .		90	130	150	464
	300	470	888	1.351	2.364

frage : Lome, le seul point d'où l'on puisse partir, en rapport constant avec l'intérieur.

On y construit un wharf en 1903 : des ingénieurs ont vu le Dahomey. Une société berlinoise propose en 1904 une ligne de Lome à Anecho, parallèle à la côte, contre les lagunes infranchissables, pour le café, le cocotier ; une autre, de Lome à Palime : deux ans seulement pour la finir. Enfin, une troisième, la plus heureuse, de Lome à Atakpame, sans rivale, desservirait l'intérieur. La forme du sol impose un trident, l'unité du système : c'est un long corridor, étroit, enclavé, qui interdit d'autres projets : trois lignes d'intérêt local, suffisantes, sans autre ambition, en éventail, tiendraient l'intérieur. Autour, la France, l'Angleterre sont maîtresses.

***

Commencée en 1904, la ligne d'Anecho à Lome est finie en 1905 ; celle de Lome à Paline, commencée en 1904, livrée le 27 janvier 1907, pour l'anniversaire de l'Empereur. A l'inauguration, une exposition à Palime ; des blancs ; le train comble de noirs ; 8.000 habitent autour de la ligne ; champs de coton ; un train par jour au lieu de trois par semaine. On pense gagner Kpandu, Kette, à l'Ouest, Alakpame par une ligne directe de 90 kilomètres ; une contraction des projets primitifs ; avec un gain de 85 kilomètres, l'accès de l'intérieur, au Nord.

Lome a un aspect important : villas européennes enfouies dans la verdure, palais du gouverneur, église catholique à deux tours et réveille le projet direct vers Alakpame. La ligne ancienne, plus lourde, meilleure, ouvre plus de territoires et gagne plus vite l'intérieur. On la tient pour l'amorce du grand central qui reproduit la forme même du théâtre, atteindra Banjeli dans le Sokodé, traversant tout le territoire qui a 560 kilomètres de long sur 175 de large. Deux systèmes se heurtent et s'opposent ; le premier dessert la côte, son pourtour ; le second, l'intérieur.

En 1911, la ligne atteint Alakpame malgré les pluies diluviennes ; on veut gagner Tchipowa, sur l'Oti (1).

CAMEROUN

Grand, amorphe, l'œuvre la plus bizarre des chancelleries, stupeur des géographes, comparé tour à tour à un bec de cormoran, à un corridor tourné vers l'intérieur, le Cameroun échappe à l'analyse. Tous les produits s'écoulent lentement au lac Tchad, par la Benoué ou la Cross, dans le Lagos par la Sangha, dans le Congo français ou le territoire espagnol : nulle part, la diplomatie n'a violenté à ce point la nature.

Bœufs, chevaux ne s'acclimatent pas ; fleuves obstrués ; les routes manquent ; une rupture entre le Bornou et la côte. On n'accède à l'intérieur que par la France ou l'Angleterre : les allemands le possèdent et l'ignorent. Les frontières ne sont fermes qu'en 1909. Plantations, caoutchouc, huile de palme, cacao, café, tabac ; la forêt vierge à 200 kilomètres dans l'intérieur ; pour l'ébéniste, 40 espèces ; après expérience tout réussit et prospère.

Aussi un projet qui l'enveloppe, constant, erre, plane pour ainsi dire sur son histoire ; un courant fixe, intense, court entre le lac et la mer. Un syndicat se forme en 1901, obtient en 1902 la concession d'une ligne de 900 kilomètres, doit commencer immédiatement la première section de 400 kilomètres, livrer 250 en 1904, toute la ligne en 1908 (2).

Sa théorie constante ; on n'hésite qu'entre les itinéraires ; la montagne écarte, le fleuve inonde. Sur la côte incurvée, court segment de cercle, la lutte se concentre en 10 ports ; chacun

(1) Lome à Atakpame a 160 kilomètres ; Lome-Palime, 123 ; Lome-Anecho, 45.

(2) De Duala aux monts Manenguba, la ligne a 160 kilomètres.

veut être tête de ligne ; Duala, Victoria déterminent un remous. Pétitions, livres ; la vie, comme une flamme, s'échappe des bureaux du ministère ; la possession précaire ; la situation des blancs dangereuse et des repaires.

L'œuvre succombe, s'évanouit sur le sol, inerte sous l'indifférence, l'hostilité, le ridicule, les scandales, le sarcasme : le « Putt Kamerun », perdu, bafoué du nom grotesque, 6 ans fief du gouverneur. On rit longtemps en Allemagne, dit le docteur Hamélius. La joie s'éteint même et la mort ; inconnu en 1908, le Cameroun entre vivant dans l'histoire.

Une loi de 1906 ordonne la construction d'une ligne de Duala aux monts Manenguba ; les fonds versés en septembre. L'œuvre commence en mars 1907 malgré le manque d'ouvriers, la paresse, les Duallas ; contre les marais, le phénol ; la ligne avance en 1908 (1), n'épuise pas l'activité ; le ministre repousse une ligne de Kribi à Edea, mais accepte une ligne de Duala à Widimenje, sur le Njong : 3.000 ouvriers en 1910. La ligne totale a 360 kilomètres ; la première section en 1911. Lutte entre plantations et constructions ; les bras manquent ; les indigènes de la brousse ne s'acclimatent pas dans la forêt ; la crise touche à sa fin à mesure que le chemin de fer rend des ouvriers et s'avance dans l'intérieur.

On veut une ligne de 700 kilomètres pour Garua ; la lutte se produit en 1911 ; le chemin de fer des monts Manenguba achevé ; c'est le Nord-bahn ; Kribi à Ebolowa (175 kilomètres) constitue le Sud-bahn ; la ligne de Jaundé et du Njong le Central-bahn ; les projets se heurtent et se nuisent, mais prouvent l'échauffement, la vie ; les systèmes tiennent l'empire.

***

On a, en 1911, la théorie complète et une Révolution : le

(1) La ligne part de Bonaberi ; on ne compte qu'un chemin de fer local (43 kilomètres) de Victoria à Sopo. En septembre 1911, on livre un tronçon de 160 kilomètres de Bonaberi *(La Quinzaine coloniale)* ; après, on craint les hauts plateaux.

troisième acte de l'histoire. L'augmentation du sol presse sur une ligne, l'amorce du transéquatorial allemand, on espère atteindre Edea. Le 24 mai 1911, les ministères des colonies français et allemand signaient un accord pour faire communiquer le Mittelland-bahn, en construction, avec un point de la frontière franco-belge, sur l'Oubanghi ; en 1912, le bec de canard n'est plus.

SUD-OUEST

Désert long, pierreux, côte nue, sable, terres arides, incultes ; au bout de quelques lieues, un palmier — immuable depuis 1779 (1). Révoltes d'indigènes insaisissables ; des milliers de vies humaines ; 500 millions de francs. Les Allemands lui donnent tous les noms : l'affreux Ouest, désert, colonie de chardons, pays de la faim, sablier germanique, l'enfant de douleur, dans un accès poétique ; c'est leur colonie la plus brillante, un glacis militaire.

La peste bovine éclate : plus de transport, la famine. Un chemin de fer, le remède, pense de Richthofen ; l'Empereur, par dépêche, donne son consentement de Norvège ; les ministres de la guerre, des affaires étrangères, séance tenante, tout ce qu'on veut. On s'embarque vingt jours après.

Pas d'eau, de cartes, d'ajusteurs : pics aigus de granit, vallées profondes ; tailleurs, cordonniers, domestiques, mécaniciens ou chefs de gare. Le train arrive en grande pompe : fourgons, machines décorés de feuillages, les vitres en dépoli rose et deux voyageurs ; la ligne de 382 kilomètres a enfoui cinq ans, vingt millions au lieu de quelques mois et sept millions. C'est un chemin de fer de montagne : Windhak à 1.650 mètres d'altitude, la hauteur d'un observatoire (2).

(1) *Etat de l'Agriculture de l'Afrique et de l'Asie.* Poyvre ; Maëstricht, 1779.

(2) Commencé en 1897, fini en juin 1902.

Au Nord, Otavi a des mines de cuivre ; la ligne décidée en 1903, commencée en 1904 ; empêchée par les Herreros soulevés, faite par des Stalum, des Cafres, des Nègres, des Herreros prisonniers, finie en 1906 (1).

Au Sud, le chemin de fer de Luderizbucht, décidé en décembre 1905, construit en sept mois, aboutit à Kubub, 1.700 mètres d'altitude ; le sol fixé par des graminées ; il reste 10 kilomètres en 1906 pour atteindre Aus, un puits. On calcule ce que le transport des troupes a coûté ; la sécurité l'exige. Refus, dissolution du Reichstag ; le roi l'a dit ; la ligne arrive à Bucholzbrünn en septembre 1907 : 80 kilomètres seulement, montagneux, séparent de Keemansthopp, atteint en 1908. En mars, on vote l'embranchement de Seeheim à Kalkfontein à faire en un an.

On a deux projets, l'un Otawi-Groofontein 160 kilomètres, l'autre pour Outjo de 70 ; les rivières, aux sources cachées dans les montagnes coulent sous un lit de sable ; les melons ne désaltèrent pas ; des années consécutives sans pluies ; avec l'eau, verdure ou désert ; Otawi, un jardin, eaux vives, un moulin, un moteur à vent. On explore la longue pointe Caprivi, asile de tous les vagabonds, voie d'accès à la Rhodésia ; on pense à une jonction à Mafekeng ; elle suffit.

AFRIQUE ORIENTALE ALLEMANDE

I

Vaste hexagone, régulier, massif, deux fois grand comme l'Allemagne, tendu entre l'Océan et trois grands lacs qui recueillent les fleuves, filets d'eau, obstrués de cataractes,

(1) La ligne d'Otavi a 566 kilomètres ; l'embranchement de Kaibil a 14 kilomètres, de Grootfontein, 91 kilometres. Windak est joint à Keemansthopp en mars 1912 (507 kilomètres).

rapides, torrents, arrachant la végétation de leurs bords ; la côte, largement ouverte, appelle de vastes projets.

Une conception théorique, audacieuse : trois lignes, parfaites, impeccables, semblent sortir du théâtre même, emplir ce sol hexagonal, unir les lacs à la côte, qu'elles partent d'un point unique, se réunissent en un point après un parcourt commun, ou restent toujours isolées, de trois points différents, et cette conception autoritaire, en forme de trident, opprime toute son histoire. Il n'y a pas de conception géométrique plus solidement ordonnée. Si déchue qu'elle soit, cette théorie pleine de grandeur, l'image même de la vie, a laissé dans les contingences une empreinte ineffaçable. Dans le projet qui subsiste, la dernière forme l'emporte : chaque ligne a son lac et son port.

II

Au Nord, dès 1892, on commence une ligne de 800 kilomètres de Tanga à Musea, sur le lac Victoria ; les règles nationales appliquées dans toute leur rigueur ; les insectes rongent les bois ; les pluies emportent ponts, ballast ; en une heure tout disparaît : réfections continuelles ; le chemin de fer coûte 90.000 francs le kilomètre et s'arrête à Muhesa, à 40 kilomètres de la côte, en 1896.

La Compagnie va sombrer ; l'Etat l'achète ; crédits nouveaux ; Muhesa prolongé à Korogwe en 1902 ; en huit ans, 84 kilomètres ; en 1903, le Reichstag refuse les crédits pour prolonger à Mombo, à 44 kilomètres de Korogwe, dont l'infrastructure est faite. Autour de la ligne, les plantations de café détruites par un bacille inconnu. Un pont n'est pas rétabli en 1907 : seize jours dans un pays fiévreux ; un voiturier reste vingt-trois jours sur une rive et meurt : 200 bœufs succombent ; la malaria et le tsé-tsé. Aucun gouverneur ne visita son domaine auquel on accède par l'Uganda qui absorbe tout : trente jours séparent Tanga du golfe Speke.

L'idée d'un Central-bahn, œuvre de civilisation par excellence, orgueil emphatique de l'Allemagne est constante depuis 1892 ; une ligne de 1.500 kilomètres Dar-el-Salam au Tanga-

nyka. Après sept ans d'études, le Conseil colonial pense à l'unanimité que cette œuvre s'impose.

Débats passionnés : une lutte épique : Leue contre Schweinfurth. Conférences, papiers, brochures, déchirent l'air, jonchent le sol. La flamme enfouit dix ans, puis le silence. En vain Cecil Rhodes arrive à Berlin en veston court, le Reichstag approuve la construction le 6 mai 1902, pense en 1903, être à Udjigi dans vingt ans, sur la Victoria dans vingt-cinq. Rien n'est fait en 1904.

Un froid terrible sous le soleil d'août : orage et grêle ; on claque des dents sur la côte, au bas des gradins supportant un vaste plateau élevé de plusieurs centaines de mètres que balaye le vent d'Est. En 1906, 1907, mille noirs occupés aux transports ; quatre milliers de kilomètres parcourus pour le transport de la cire, des millions de tonnes d'olives périssent ; chaque année, un lot de pièces comptables, en caisse d'un mètre cube.

Au Sud, le projet d'une ligne de l'Océan au lac Nyassa, constant de 1901, échoua aussi : il n'a que 670 kilomètres de Kiloa à Wieghafen, traverse mines, bananes ; un ouvrier en a pour 50 francs par jour.

Pour la route la plus courte, vers le centre de l'Afrique, des supputations sans nombre (1) ; 150 kilomètres au 31 décembre 1905 ; le sol tombe peu à peu ; sur le Victoria, Muanza cède le pas à Entebbe ; les maisons de commerce de Bagamoyo et de Dar-el-Salam n'ont plus qu'un agent sur les bords du lac ; Tabora, un an, sans caravanes ; la Belgique, l'Angleterre actives autour. La masse, passant au travers, a emporté tous les projets : appels répétés, vains des économistes. Partons, dit l'un, puisque nous ne pouvons tenir. Du rêve à la réalité, quelle chute !

(1) Du Congo au Katanga, 3.726 kilomètres ; du Cap à Kazanski, 3.677 kilomètres ; de l'Uganda, 2.420 kilomètres ; de Benguela au Katanga, 1.800 ; du Chiré, 1.744 ; du Central-bahn, 1.630 ; du S.-O. Africain allemand, 1.438 ; de Daressalam, 1.085 ; du Sud-bahn (Wiedhafen), 670.

III

1908, un réveil. Au Nord, dans l'Usambara, la dernière section de Korogné à Mombo livrée ; depuis on travaille de Mombo à Masindé ; en 1908 on vote 45 kilomètres jusqu'au fleuve Pangani ; la prolongation demandée jusqu'aux monts Méru dépasserait un peu la moitié de la ligne totale au golfe Speke. Plus loin, l'œuvre inutile.

Le choc est plus vif au centre ; avec d'humbles origines, le grand Central arrive à être. Après quatre années de marchandages, le Reichstag accorde les crédits en 1904 ; travaux attaqués en décembre ; un prince du sang les inaugure ; 4.000 ouvriers noirs ; les cinq sections en pleine activité en 1906 ; la ligne Dar-el-Salam-Morogoro livrée en 1907, autour de sauvages.

En 1908 on vote les fonds nécessaires pour atteindre Tabora, 40.000 habitants. Cette ligne simple, de 700 kilomètres, droite, haute comme un palmier, étouffe les autres projets : Tabora le centre géométrique de la colonie tout entière émet un embranchement pour Muanza et pour Udjigi (1).

L'année 1908 est décisive ; on vote 30 millions de marks pour 1.450 kilomètres (2) ; l'œuvre éclate en 1911. On n'aura

(1) La gare de Buiko est en construction en 1909 (170 kilomètres) (Usambara) ; la ligne atteint Moschi à 347 kilomètres du Pangani en 1912, à 430 kilomètres de l'Océan ; on est à Same en 1911. Tabora est atteint en 1912, Udjigi en 1913 : le lac sera à trois semaines de Berlin, deux ans avant les prévisions. On mettra 40 heures au lieu de 30 jours ; il faudra 8 heures de Taboro à Udjigi, cette ligne commencée en 1912. *Atlas colonial allemand*, de Sprigade et Moisel ; les livres de Decharme, Chéradame, Tonnelat.

(2) 4 millions (Lome-Atakpama (180 kilomètres), 4 millions 1/2 Duala-Widimenje, sur le Njgoug navigable (350 kilomètres), 3 millions 1/2 de Luderigtzbucht à Keetmanshoop et Kalkfontein (180 kilomètres) 1 million 1/2 pour l'Usambara (45 kilomètres), 15 millions de Movogoro à Tabora (700 kilomètres). L'œuvre sera complète en 1915, comme en Algérie.

La construction a donc été très forte, mais le chemin de fer Thiès-Kayes qui aura 640 kilomètres de long se construit à raison de 100 kilomètres

jamais une transformation plus profonde : les temps héroïques sont passés ; l'Allemagne sait construire un chemin de fer. Il y a là une révolution définitive dont le centre est Berlin : la plus mauvaise ligne, parfaite, décide la meilleure. L'œuvre vaut dans l'ensemble, non dans les détails ; il n'y a pas en 1911 une œuvre définitive malgré la transformation profonde, le rapport pondérable. Aucune colonie n'est satisfaite ; toutes ont une ligne définitive.

CONGO BELGE

Le sol ; l'œuvre (1).

Une forêt aussi grande que la France et l'Espagne ; les arbres de 50 mètres de haut, aux cimes resserrées, masquent le ciel, le soleil ; d'un arbre à l'autre, câbles épais de 40 centimètres, en anse, nœuds, guirlandes, partout ; sur chaque branche, choux géants, aux larges feuilles ensiformes, touffes d'orchidées, délicates fougères ; sur les rameaux, lianes, branches, mousses épaisses ; trois ans pour la parcourir. Les

par an et il est très avancé en 1912 ; de plus, le chemin de fer de Madagascar sera complet en 1913.

En 1911, on livre 736 kilomètres et en 1912, on construit 713 kilomètres ainsi répartis : Togo, 2 ; Kameroun, 360 ; S.-O. Africain allemand, 217 ; Afrique orientale, 134.

Fin 1911, il y avait 3.437 kilomètres et Tabora est atteint en juin 1912.

(1)

1899	1907	1909	1910
444	478	738	1.209

Superficie : 2.253.000 kilomètres carrés, avec le Lado.

contreforts de ces arbres cachent un homme ; d'autres arbres, d'une espèce différente, de vingt mètres de haut, vivent à l'ombre ; une tribu de pygmées.

Le fleuve, plus grand, immense, charrie des îles, des chênes ; 20 à 35 kilomètres de large ; avec tous ses affluents, 36.000 kilomètres de voies ; l'ensemble, plus de quatre fois la France ; une vaste cuvette, reuversée, soutenue par des montagnes de huit cent mètres ; caoutchouc, ivoire, gomme, bois précieux, café, canne à sucre ; sur ce plateau les fleuves sont presque navigables, mais pour arriver à la mer, ils descendent par des terrasses monstrueuses ou tombent avec fracas par une fissure des montagnes ; ce bassin magnifique a une embouchure de 32 kilomètres dont les monts gardent l'entrée.

On n'y accède que par un port, Matadi, construit sur le flanc d'un rocher ; le pic, la mine font de petites places pour les maisons ; autour, ni routes, ni chevaux, ni rivières ; des masses de granit obstruent le fleuve. Stanley peut dire au roi que tout le Congo ne valait pas deux sous, sans chemins de fer ; pour le construire, les Anglais émettent des prétentions impossibles ; les Belges empruntent à Berlin à 7 0/0 les 25 millions nécessaires.

Un quartier de roc saute pour la gare en 1890 ; à cause de l'Angola, on ne peut partir que d'un point ; le chemin de fer doit se suffire, ne peut avancer que si les matériaux sont là.

Près du port, le massif ; la montagne tombe à pic, dans le fleuve qui écume, à 80 mètres au-dessous ; les agents descendus des crêtes par des cordes, échelles, se tiennent à peine, avec leurs mires, sur une pierre qui déborde ; il faut lever la voie, faire sauter le roc où elle doit être ; elle surplombe le fleuve sur la montagne qui la dépasse. Après le massif de 745 mètres, le ravin du Sommeil : énormes blocs, nus, enchevêtrés, chaotiques, branlants ; fourrés inextricables ; la végétation empêche les levés, détruit la voie ; les fourmis blanches dévorent les traverses en bois ; le ciel les flambe. Sur 7.000 noirs, les uns fuient ou meurent et 500 Chinois de Macao ; la réverbération du soleil sur les grands bancs de quartz blanc donne 95° de chaleur ; sous chaque traverse, un tombeau.

Après trois ans, on a fait 16 kilomètres, dépensé les 25 millions : la Belgique fut remuée.

Il fallut l'or, la volonté du roi, d'un colonel pour continuer — faire venir des noirs de toutes races, qui parlent dix langues, vingt idiomes ; mettre à chacun une médaille pour les payer et les reconnaître ; de Belgique, des bouteilles d'eau minérale ; un grand détour pour éviter un pont coûteux ; allonger la ligne jusqu'où un torrent s'étrangle ; à cause des pluies rajouter un pont 20 mètres. La ligne qui contourne en lacets la montagne, creusée en demi tunnel dans les rochers qui la recouvrent presque, perchée en porte-à-faux, dans le vide, fut inaugurée en 1898 en grande pompe à Léopoldville. Elle coûte 80 millions et ouvre un bief navigable de 1.700 kilomètres que parcourent 100 vapeurs.

A partir de Stanleyville, avec ses cataractes, le Congo ne marche plus : pour les contourner, on construit de 1903 à 1906 une ligne de 125 kilomètres. La ville à droite, la gare à gauche ; la voie au centre de la terre, sous l'Equateur, en partie sous la Forêt éternelle, ouvre de Ponthierville à Kindu un bief de 320 kilomètres navigable pour une flottille.

De Kindu à Kongolo le fleuve ne marche plus, traverse la Porte d'Enfer ; une montagne se lève au milieu du fleuve. Pour contourner ces rapides, on construit de 1907 à 1910 une ligne de 350 kilomètres ; située à l'extrémité du diamètre de la ligne de Matadi, le fleuve décrivant un cercle complet et elle ouvre un troisième bief navigable de 640 kilomètres jusqu'à Bukama. Jusqu'au kilomètre 600 (1), le fleuve porte des steamers de 400 tonnes ; on aménage les derniers kilomètres mais à Bukama, le fleuve cesse tout à fait d'être navigable.

Il existe, au centre de l'Afrique, un vieux royaume nègre, de Msiri, nommé aujourd'hui Katanga. Large de 200 kilomètres, avec des pics de 2.000 mètres, un plateau froid, il exerce un mirage : 150 mines sur 325 kilomètres : fer, étain, cuivre.

Cinq voies s'y coupent d'une façon géométrique ; des négo-

(1) A 160 kilomètres au sud du lac Kisale.

ciations avec la compagnie anglaise amènent la construction de la ligne Sikama-Elisabethville, pour bâtir la ville, au centre (1). La ligne Bukama-Elisabethville est levée en 1911 ; on la commence aux deux extrémités pour la livrer en 1914 ; en 1910, il faut cinq mois de Boma à Elisabethville.

On a négligé l'opinion qui voulait dans une indépendance complète vis-à-vis l'Angleterre construire d'abord sur le sol belge une ligne de Bukama à Elisabethville, retardant de dix ans l'accès de Katanga (2).

* * *

Même complète, cette voie Bukama-Sikama n'est pas parfaite ; en effet, elle suit le fleuve qui décrit une boucle majestueuse. On la supprime dans le projet du Bas-Congo ; la ligne se détache à N'dolo, franchit le Kwango, le Kassaï, court entre le Kassaï et la Lukenia, traverse le Sankuru à Lusambo pour rejoindre Bukama (3).

La dernière voie, la plus courte, part de Lobito ; on devait, dans les premiers projets, desservir le Katanga sur les sols portugais et anglais, en aboutissant à Kansangki ; le trafic du Katanga se fut écoulé par cette ligne. Par la convention de 1908, le Portugal construira la ligne jusqu'à Dilolo, le Katanga, de Dilolo à Kambove ; l'une ne se fera pas sans l'autre.

Le Tanganyka, une mer intérieure (50 kilomètres sur 680), suscite deux projets : l'un de Kabalo (4) au lac par la Lukuga, de 280 kilomètres ; la ligne allemande en face ; le second de Poeto, sur le lac Moero, à Moliro, sur le Tanganyka ; on envisage sa prolongation de Poeto à Lusambo par Ankoro, sur la Lualaba. De Poeto à Ankoro, il y a 400 kilomètres : ce projet seul se soutient.

En 1899, on commençait une ligne de Boma, port excellent,

(1) La ligne a 266 kilomètres ; elle est livrée en 1910.

(2) Cette ligne a 3.650 kilomètres ; celle de Beira, 2.795.

(3) Cette ligne a 2.750 kilomètres ; celle de Lobito, 1.900.

(4) 75 kilomètres en amont de Kongolo.

dans le Mayumbé. Après 80 kilomètres, elle s'arrêta ; en 1904, on ignore quand les travaux reprendront, mais la voie atteint Benza Mazola, en 1911, et ensuite Tshela, à la frontière du Congo français ; on étudie un chemin de fer important de Buta à Bambili, du fleuve Rubi au fleuve Uélé. Enfin, on concède une ligne essentielle de Stanleyville à Mahagi, sur le lac Albert, de 1.120 kilomètres environ ; à Irumu se détachera un embranchement pour Lado, dont l'Angleterre hérita.

Tel est l'état en 1911 : un travail enfoui de trois années aboutit à une synthèse définitive, adéquate au théâtre ; il n'y a pas dans l'univers de construction géométrique plus solidement ordonnée, tant de chemin, si peu de matière. Elle ne donne pas un rapport pondérable et son œuvre est définitive (1).

POSSESSIONS PORTUGAISES

L'histoire possède la concession authentique, capitale de 1875, du Gouvernement à la Compagnie royale pour « réunir à travers toute l'Afrique portugaise » la côte de l'Atlantique à celle de l'Océan Indien.

Si elle eût pu avec le temps aboutir, sans incurie, elle avorte

(1) Sakania-Elisabethville a 266 kilomètres ; Elisabethville-Bukama a 500 kilomètres ; Bukama-Lusambo, sur le Sankuru, a 750 kilomètres environ ; Lobito-Ruve, 1.800 kilomètres ; Ruve-Kambove, 100 ; le chemin de fer se plie, s'accroche au fleuve comme l'articulation à la carapace inflexible des arthropodes. Bibl., Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur ; assemblées générales. Ministère des colonies. Exposé de la question des chemins de fer (1911) ; *La Dépêche coloniale illustrée*, 1905. En 1911, progrès importants. En 1912, la voie au Tanganyka, par la Lukuga, est en pleine construction ; celle de Buta à Bambili est différée.

faute de matière en 1891. Le sol se dérobe en vingt-quatre heures sous l'Angleterre, la ligne périt du même coup ; la conquête, comme un soc, rejette sur les bords du fossé, des terres inégales, l'Angola et le Mozambique, avec une destinée différente.

Ce qui tue l'un fait l'autre : on a la ligne verticale de Broken-Hill ; le chemin de fer, en se joignant à elle, peut unir ce que la force divisa, mais on croit que la crainte de ce chemin de fer décida la conquête de l'Afrique portugaise qui gravite désormais dans l'histoire d'Angleterre.

I

ANGOLA

Amorphe, massif, une des grandes unités africaines (1) — tendu entre une côte longue et ses frontières, aux profondeurs inégales, moyennes de 1.200 kilomètres, emboîtées, en jeu de patience.

La montagne, aux gradins classiques, qui s'élève près de la mer, le tient presqu'en entier, le divise en deux versants inégaux, celui de l'Océan, court, l'autre, vaste, du Zambèze. Sur les plateaux tous les fruits des climats tempérés et des tropiques : dans ces monts élevés, les sources de tous les fleuves du bassin du canal de Mozambique.

Le jour se lève à peine sur ce sol, rebelle aux divisions administratives, où repose éternel, un roi nègre, titubant, endormi.

Il tient l'amorce antique du chemin de fer des deux Océans : concédé en juin 1886, commencé en octobre, fini en 1900. Il joint Loanda, 40.000 habitants, à Ambaca : une seule

(1) 1.255.775 kilomètres carrés et non 1.315.460 ; la côte à 1.625 kilomètres.

rue, trois maisons, douze huttes. Le train fait huit kilomètres à l'heure dans ses bons jours.

Le temps lui apporte peu ; le tronçon Ambaca-Malanje se construit lentement, dit le chroniqueur, en 1903 : sur 150 kilomètres, 85 seulement sont finis en 1908. Les matériaux débarquent en janvier 1910 ; une troisième section, non commencée, atteindrait le Cuango par Cassange et plus tard le Kassaï.

***

Au centre, l'œuvre plus débile : une compagnie portugaise construit un tronçon de 23 kilomètres de Benguela, le port, à Catumbella, au bas de la colline et fait faillite.

En 1899, l'Etat veut aboutir, ouvre un concours, adjuge en 1902 à Robert Williams la ligne de 1.500 kilomètres qui doit, en 8 ans, gagner la Rhodesia du tronçon délaissé ; la baie de Lobito, 426 hectares, apparaît dans sa splendeur, après les géomètres. Ce projet d'une ligne anglaise déchaîne, en Portugal, une tempête patriotique, couvre le sol et l'histoire qui n'en parle plus, l'enveloppe d'un silence profond.

Le temps ne le trouble pas : quelquefois une épave surnage; les travaux suspendus ; une prorogation de deux ans en 1906 pour cette œuvre nécessaire ; travailleurs, Hindous, indigènes du Natal, sous le fouet en 1908 ; l'œuvre tremble en août ; le roc de Catumbella l'émousse ; depuis le kilomètre 50, bourrelets montagneux, à pic, voie à crémaillère ; 50 millions dépensés ; appels de grosses sociétés anglaises.

L'œuvre arrêtée en 1909 ; personnel licencié ; voie envahie par les herbes ; une des torsions les plus violentes de l'histoire inconnue ; on n'a jamais la mort à l'*Officiel.* La ligne est au kilomètre 207 ; il en faut 1.000 et 200 millions pour la finir.

Au Sud, on n'est pas plus heureux : la ligne de Mossamédès, arrêtée par la Sierra de Chella, a 107 kilomètres en 1908.

***

On regrette que tous les efforts n'aient pas porté sur une

seule ligne qui eût abouti sur un sol encore diminué par l'Angleterre. Trois tronçons impuissants, parallèles, segments de cercle ; le vent emporta deux projets ; l'un (1) devait partir de Nogui ou d'Ambrizette, desservir le territoire Jacca ; l'autre au Sud, de la baie des Tigres à Otavi que livreraient, en 1902, des ingénieurs anglais rompus au Brésil, avec les chemins de fer exotiques. On n'a pas cette Révolution qu'ailleurs le temps amène ; à côté d'une transformation universelle, les travaux pendent sur l'œuvre.

Cependant, une analyse minutieuse révèle des germes peu à peu déposés, une période de transition (2) ; un état intermédiaire entre le néant et le réveil ; des amorces que l'esprit prolonge inconsciemment, parallèles sur la masse ; les lignes, perpendiculaires à la mer, n'ont pas engagé avec, de lutte inutile ; la voie de Malange finie, les études du tracé portées au kilomètre 176 sur le versant de Chella ; on veut gagner Humbé, au confluent de deux rivières ; enfin, on signe avec le Congo belge un contrat définitif pour atteindre le Katanga : l'amorce de Benguela a 360 kilomètres en 1911 et cette ligne, si pâle, est une des plus imposantes du continent africain.

(1) Ligne du Congo.

(2) Les Archives donnent à l'Angola 543 kilomètres de 1899 à 1909 inclusivement ; cette statistique uniforme n'est pas exacte. D'après des renseignements consulaires, il y a au moins 751 kilomètres à la fin de 1908. En effet, de Loanda à Ambaca (Lucalla) il y a 364 kilomètres et d'Ambaca à Matete, il y a 85 kilomètres exploités, 120 construits. Donc, 449 kilomètres. La ligne de Benguela a 195 kilomètres d'exploités jusqu'au rio Cubal. La ligne de Mossamedès à Cumiéira a 107 kilomètres d'exploités ; la construction est complète jusqu'au kilomètre 115. Il y a donc 751 kilomètres. Les sources sont très difficiles à établir, mais il y a concordance entre les nouvelles du *Temps*, les Questions diplomatiques et coloniales, la Société de géographie commerciale de Paris de 1909 et 1910. (Une ligne est en construction, sur une longueur de 14 kilomètres à partir de la ville de Sao-Thomé jusqu'à celle de Trinidade où elle se bifurque vers les régions de Poto et de Abbade ; un projet de Cabinda à Tchiloango). En 1911, on atteint Malanja, au kilomètre 150, la ligne de Mossamedès a 117 kilomètres d'exploités et sera prolongée à Kobango ; donc 781 kilomètres. La révolution sera presque complète en 1912.

II

MOZAMBIQUE

Une côte aussi longue ; un sol sans profondeur (1) ; une destinée meilleure ; la mer défie encore une ligne parallèle.

***

Un gros marchand en 1860 propose une ligne de Lourenço ; en 1870, 1872, concession à des capitalistes impuissants ; le gouvernement même ne peut trouver les fonds. La base va s'engloutir ; l'Angleterre réclame le port.

En 1882, un traité entre le Portugal et le Transvaal qui doit construire Lourenço à Prétoria ; le Portugal accorde la concession à une Compagnie portugaise qui faute d'argent cède ses droits à un banquier américain, fixé en Angleterre. La Compagnie constituée en 1885 ; 80 kilomètres en 1877, à partir de Lourenço s'arrêtent à 8 kilomètres du Transvaal.

Pour non exécution, le Portugal prend la ligne en 1889 ; cette saisie suscite une tempête aux Etats-Unis, en Angleterre, pour les fonds ; le procès dure quatorze ans ; le Portugal fait construire en 1898 les 8 kilomètres.

Après la conquète, l'Angleterre exige une ligne de Beira à la frontière ; le Portugal la cède à la Compagnie du Mozambique qui, faute de fonds, la passe à une Compagnie anglaise. Aucun être ne fut là ; des marécages ; cent Cafres font un sentier pour les géomètres. Après, la montagne de 700 mètres ; la ligne commencée en 1892, livrée en 1894. Par économie, elle part de Fontesville ; le Pungue s'ensable ; Beira-Fontesville livrée en 1896. Toute la ligne trop légère, à refaire, à voie large, livrée en 1900. En 1909, on livre la ligne du Swaziland.

(1) 768.400 kilomètres carrés. En 1899, 499 kilomètres ; en 1909, 588.

Les projets se succèdent. On étudie 1° Imhabane, Inharrime à Matoumba, Villa Duratt; 2° Moyurrumba-Serra; 3° Macequese, Chimesi. On veut relier Beira et Quelimane, à Chiromo, enfin la ligne nationale Port-Amélie à Porto-Arroyo sur le Nyassa; soutenus par les Anglais, les rois nègres l'arrêtent; l'argent, les troupes manquent; on cherche l'or anglais. Au fond, l'œuvre est anglaise.

POSSESSIONS ITALIENNES

A une grande puissance, il faut des colonies; l'Italie a deux possessions divisées, veut les réunir. La flotte amène, armée, artillerie supérieure. Des crêtes élevées, les Abyssins roulent de gros quartiers de roc sur l'armée engagée dans les défilés étroits, profonds; l'armée prise, écrasée; l'artillerie inutile. Un désastre, belle peinture d'histoire, modère l'ambition (1896) (1).

* * *

1. — ÉRYTHRÉE

Dix ans avant, elle débarque à Massouah, plage de 6 kilomètres, brûlée par le soleil, construit un tronçon de 27 kilomètres de Massouah à Saati (2).

Ce long arrêt, fait penser qu'elle eût l'intention d'atteindre

(1) Erythrée, 247.300; Somalie, 260.000.

(2)

1888	1904	1911
27	69	119

Kassala et d'amener l'Angleterre à faire aboutir à Massouah la ligne du Nil.

Ce rêve évanoui, la plaine mortelle de Sabarguna ; 52° à l'ombre ; les monts classiques ; le sol s'élève très vite à 2.400 mètres ; levés minutieux en 1901, mis au point par des dessinateurs de Vérone ; 25 millions ; cent tunnels.

Le temps tourne autour, la flambe, la livre par bouts misérables (1) : en 1903 on veut finir en 1906 ; on y est en 1911 ; sur les hauts plateaux tous les produits des climats tempérés et des tropiques ; une seule ligne est plus haute au monde.

Cette ligne n'est pas terminée qu'on lève une autre ligne, plus puissante ; Agordat est le centre du sol, triangle presque régulier, que la montagne divise en deux versants inégaux, l'un court, vers la mer Rouge ; l'autre, vaste, alimente le Nil.

---

2. — BENADIR

Sol long, étroit, sans profondeur, qui se termine à angle aigu, étudié depuis 1890, abandonné en 1897 ; les explorateurs menacés (2). En 1908, invasion de 2.000 Derviches repoussés par la télégraphie sans fil.

En 1909, on projette un chemin de fer de Mogadiscio à Afgoï sur le fleuve Uebi Scebeli ; là se fait tout le commerce ; il coule en Ethiopie ; ce projet de 30 kilomètres se transforme en un autre de 400 du port de Brana (Brava) à Lagh, où se bifurquent trois frontières.

(1) Saati fut livré en 1888 ; Ghinda en 1904 ; Asmara en 1911. De Saat à Ghinda il y a 42 kilomètres ; de Ghinda à Asmara 50. En 1911, on projette une ligne de 173 kilomètres d'Asmara à Agordat et passant par Cheren, à 95 kilomètres d'Asmara.

(2) *Questions diplomatiques et coloniales*, juin 1897 : de Brava à Lugh il fallait au moins 20 jours.

3. — TRIPOLITAINE

En 1912, on projette une grande ligne devant la relier au Congo allemand ; les deux Etats signent un traité ; Brescia fournira le matériel ; Tripoli-Aïn-Zara en construction ; ce tronçon de 60 kilomètres amènerait une ligne de 600 ; on prolonge à Tagiura.

AFRIQUE ESPAGNOLE

Un projet de ligne pour le tour de l'île.

ÉTATS INDÉPENDANTS

LIBERIA

Ses frontières arrêtées en 1911 ; un officier hollandais les représente ; ils n'ont point de géomètres. Sans phares jusqu'en 1901, les navires le fuient ; les éléphants effacent les sentiers ; 7 ministres, 8 sénateurs, 13 députés ; le gouverneur d'une province se réfugie sur le sol français pour fuir ses administrés qui veulent le manger ; il dépend de Sierra-Leone. Si les Etats-Unis veulent construire un chemin de fer parallèle à la

côte ou allant dans l'intérieur, il est certain que la France peut construire une ligne qui l'étouffe.

ABYSSINIE

Trois régions ; une, basse ; le désert — une moyenne ; des pâturages — enfin de hauts plateaux, très cultivés, sans arbres ; l'Abyssinie est un plateau de 2.500 mètres aux cimes aussi hautes que le mont Blanc. Chaque plissement montagneux renferme une tribu, une alvéole ; les monts circulaires retiennent la plus grande masse d'eau, le lac Tsana ; les criques découpées ; l'eau bleue ; îles pierreuses, couvertes d'oiseaux aquatiques, d'autres pleines de huttes et d'églises.

De ce lac s'échappent mille fleuves dont le Nil bleu, il décrit autour des monts Tchoké une circonférence presque complète, reçoit mille affluents de ces monts.

Un des massifs montagneux les plus élevés porte la capitale ; de ce massif, sources, ruisseaux, vers la Méditerranée, l'Océan Indien, le Nil blanc ou l'Houache, sans issue. Avec leurs vassaux, les grands chefs abyssins viennent tous les ans dans la capitale dont la population varie de 40.000 à 300.000 habitants, mais il faut aux marchandises de Djibouti plus d'un an pour y venir.

Theodoros fortifie le pouvoir central ; Ménélick devient le roi des rois, commande ses médailles à la Monnaie, rue Quincampoix ses drapeaux, tue 20.000 Italiens, accorde en 1894 la concession d'un chemin de fer de Djibouti au Nil blanc, passant par la capitale.

Monopole absolu pourvu que le prix ne dépasse pas celui des caravanes ; l'empereur ordonne que toutes les marchandises prendront le chemin de fer, donne pour rien sol, forêts, eaux, mines sur 100 mètres ; il en faut 15 pour la ligne ; elle

prélèvera un droit de douane de 10 0/0 sur toutes les marchandises montantes ou descendantes ; seulement, troupes et matériel seront en temps de guerre transportés pour rien ; le ministre donne la permission de traverser le sol français ; les concessionnaires de la ligne fondent en 1896 la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens.

***

Djibouti n'est qu'un village sans magasin, sans lumière : pas un écrou ; la ligne atteint Diré Daoua (1).

Des levés malgré les indigènes, les propriétaires de chameaux ; — pas d'eau pour les hommes, le mortier ; — les chameaux l'apportent de 12 kilomètres ; — payés par l'Angleterre, les Issas massacrent les ouvriers ; — le navire qui apporte les rails, sombre ; — un drame sur un point du globe ; — la ligne commence dans une plaine de sable avec quelques bouquets de verdure, traverse un chaos de roches soulevées, éboulées, des ravins ou des arêtes pendant 180 kilomètres, une montagne de 800 mètres.

Au lieu de 30 millions, la ligne a coûté 58, elle a 308 kilomètres sur 730 ; dès l'origine, la compagnie n'a placé ses obligations qu'à moitié prix ; pour payer ses coupons, elle emprunte à Londres, ne trouvant pas à Paris. La France fut émue d'apprendre que la ligne, amorcée à Zeila, ruinerait Djibouti. Les publicistes pressèrent le Sénat de voter la subvention annuelle de 500.000 francs pendant 50 ans pour empêcher la compagnie de s'engloutir.

***

Ce secours même, inutile ; toute la vérité commence à luire ; la ligne à refaire ; emprunts sans autorisation ; des fuites. La France prononce la liquidation en 1907, la déchéance en 1908.

Les créanciers anglais résistent ; le décret illusoire contre

(1) En 1899, 52 kilomètres ; en 1900, 119 ; en 1902, 308.

une ligne en terre étrangère ; Ménélik intervient ; le monde se demanda huit jours si la France était toujours concessionnaire.

L'ancienne compagnie dut disparaître, céder son actif ; une nouvelle lui succède. Un traité anglo-franco-italien contient trois articles ; la France construira le chemin de fer de Diré-Daouah à Adis-Ababa, avec embranchement sur Harrar ; l'Angleterre a le droit de construire des lignes du Somaliland britannique jusqu'au Soudan et à l'Ouganda, de Adis jusqu'au Nil ; l'Italie obtient une ligne de l'Erythrée au Benadir. Une servitude du sol ; l'Abyssinie ne fera aucun travail sur le Nil bleu, le Tsana, le Sobat qui irriguent l'Egypte, la ligne principale se raccordera aux fleuves. En 1910, on construit 100 kilomètres vers la capitale (1).

Après des expériences cruelles, on possède en 1911 la théorie complète d'un chemin de fer africain : il est sous un ciel de feu, une forêt vierge sur un marais fangeux, des sables, des rochers traversés par des animaux féroces, rhinocéros, lions, éléphants ou des noirs.

On tient aussi des œuvres définitives, pesantes ; citons le Lagos, la Tunisie, l'ensemble de l'œuvre allemande. Il semble que toutes les difficultés s'étaient accumulées là ; montagnes, soleil, maladies, compétitions politiques ; pas de cartes, un seul point de départ. Tout n'était pas accumulé sur les côtes, comme au Brésil : on n'avait pas un système puissant comme en Argentine, dont les deux efforts suffisent à l'Amérique du Sud et on fait de 1909 à 1911 une œuvre plus grande que celle qui reste à faire. Une des preuves de cette proposition tient dans l'exécution de la ligne de Lobito au Katanga.

Le parallèle de l'Afrique avec l'Australie est d'un intérêt très vif ; ces deux continents, massifs, commencent leur œuvre en 1860. En 1890, l'Australie possède un réseau double de celui

(1) De Kartoum à Adis-Ababa, il y aurait 350 milles et on gagnerait quatre jours ; *Le Correspondant*, *La Revue Hebdomadaire*, 1909, 1910. Bibliog. E. de Felcourt.

de l'Afrique (1) ; en 1900, l'Australie a encore 3.900 kilomètres de plus que l'Afrique ; mais, en 1909, c'est l'Afrique qui a 3.200 kilomètres de plus que l'Australie. Pourtant il y a une condensation relative en Australie ; le rapport kilométrique est quatre fois plus élevé puisque la superficie est quatre fois moins considérable. L'Australie a un réseau quatre fois plus fort pour sa superficie ; l'Afrique a à lutter contre un sol quatre fois plus grand.

Le réseau africain a donc une grande vitalité ; celle de l'Australie décroît. Le développement des côtes en Afrique est plus grand que celui de l'Australie ; on construit des lignes au centre de l'Afrique ; l'Australie n'a pu triompher des 1.700 kilomètres qui séparent Ooduadatta de Pine Creek. Aussi la construction s'est ralentie peu à peu malgré les côtes bien desservies.

* * *

Ainsi finit dans le monde ce drame poignant ; vastes tableaux ; miniatures. La loi voulut écrire ainsi l'histoire ; *liberavi animam meam....* Montesquieu eut une idée plus belle. « Et moi aussi, suis-je peintre », dit-il, avec le Corrège ! Ces peintures s'évanouissent dans un autre pays : celui où l'on n'écrira plus (2).

(1) 9.386 kilomètres en Afrique ; 18.889 en Australie.

En 1912 on va commencer en Australie la ligne Coolgardie-Port-Augusta.

(2) Bibl. : Isaac Pereire, Laurent de Villedeuil, Picard, Perdonnet, le *Temps*, le *Soleil*, Max de Nansouty, Tissot (Russie) ; l'*Océanie française*, la *Quinzaine Coloniale*, l'*Asie française*, *l'Afrique française*.

En Europe, il y a deux faits graves ; les ingénieurs ne peuvent faire des levés en Albanie mais en Russie, on veut 30.000 kilomètres de 1912 à 1917 : ils représentent partout la ligne droite en partant de Moscou. Le siège de l'Europe sera fait en 1915. En Afrique, on va relier la mer Rouge à Kassala, Gedaref, Sennaar. Dans l'Afrique allemande, on a livré 736 kilomètres en 1911 et 713 kilomètres sont en construction en 1912. En 1911, le Togo a 323 kilomètres, le Cameroun 160, le Sud-Ouest 1.909, l'Afrique orientale 1.065 ; le Togo a 2 kilomètres en construction, le Cameroun 360, le Sud-Ouest 217, l'Afrique orientale 134. Dans le Cameroun le Nord-bahn a 160 kilomètres ; le Mittelbahn aura 360 ; Widemenje sera atteint en 1913.

STATISTIQUES

AMÉRIQUE

	1880	1895	1909	1910
	—	—	—	—
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres
Etats-Unis	150.607	292.431	381.701	388.173
Terre-Neuve	—	750	1.072	1.072
Canada.	11.050	25.871	38.783	39.792
Mexique	1.055	11.469	24.161	24.559
Guatemala	—	—	957	957
Honduras.	—	—	143	143
Salvador	—	—	167	197
Nicaragua	—	—	322	322
Costa-Rica	—	—	748	878
	255	1.000		
Cuba	1.382	1.731	3.747	3.752
Républ. Dominicaine .	—	115	241	282
Haïti	—	—	225	225
Jamaïque.	—	—	298	298
Porto-Rico	—	—	322	322
	1.461	2.596		
Martinique	—	—	224	224
Barbade	—	—	175	175
Trinité	—	—	142	142
	1.461	2.596		

Panama	—	—	76	—
Brésil	3.500	12.604	20.917	21 370
Uruguay	431	1.800	2.320	2.488
République Argentine	2.473	14.352	25.509	28.636
Chili	1.893	3.166	5.395	5.675
Guyane britannique	—	—	167	167
Guyane néerlandaise	—	—	60	60
Venezuela	113	1.020	1.020	1.020
Colombie	121	452	754	821
Equateur	64	300	521	536
Pérou	1.852	1.667	2.367	2.550
Bolivie	130	1.000	1.129	1.217
Paraguay	72	253	253	253
TOTAL	172.600	369.686	513.284	526.382

1,3 avec 503.750 kilomètres.

OCÉANIE

1880	1895	1909	1910
kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres
17.823	22.349	30.316	31.014

EUROPE

	1880	1895	1910	
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	
Allemagne	33.781	46.413	61.148	11,3
Autriche-Hongrie	18.481	30.046	44.371	6,6
Belgique	4.111	5.545	8.510	28,8
Bulgarie	—	—	1.780	1,8
Danemark	1.944	2.269	3.527	9,2
Espagne	7.480	12.147	14.994	3,0
France	26.197	40.199	49.385	9,2

Angleterre	28.854	33.648	37.579	12,0
Grèce	13	918	1.580	2,4
Italie	8.788	14.944	16 960	5,9
Luxembourg	—	—	512	19,7
Norwège	—	1.795	3.092	1,0
Pays-Bas	2.162	3.102	3.194	9,7
Portugal	1.248	2.340	2.909	3,2
Roumanie	1.384	2.640	3.603	2,7
Russie et Finlande	23.524	37.746	59.559	1,1
Serbie	—	540	795	1,6
Suède	—	9.755	13.982	3,1
Suisse	2.635	3.495	4.701	11,4
Turquie	1.394	2.285	1.557	0,9
Malte, Jersey, Man	—	110	110	10,0
TOTAL	168.710	249.899	333.848	3,4

ASIE

	1880 — kilomètres	1895 — kilomètres	1909 — kilomètres	
Prov. russes centrales	—	1.433	6.544	1,2
Sibérie, Mandchourie	—	1.753	10.337	—
Chine	—	200	8 524	—
Japon et Corée	—	3.600	9.281	1,5
Indes anglaises	14.729	31.226	50.667	1,0
Ceylan	—	478	928	1,4
Perse	—	54	54	
Asie mineure, Syrie	—	1.770	4.979	0,3
Chypre	—	—	58	
Indes portugaises	—	82	82	2,2
Etats Malais	—	140	1.219	1,4
Indes néerlandaises	—	2.076	2.475	0,4
Siam	—	144	926	0,1
Indo-Chine française	—	—	2.398	—

Pondichéry	—	323	95	—
Malacca	—		92	—
Philippines	—	—	777	—
Total.	15.872	43.279	99.436	0,2

AFRIQUE

	1880	1895	1909	1910
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres
Egypte	1.496	2.027	5.638	5.913
Algérie et Tunisie. . .	1.378	3.301	5.044	5.044
Congo belge.	—	—	738	830
Union Sud Africaine :				
Le Cap	1.457	3.928	5.340	6.070
Natal.	—	646	1.759	1.759
Central-Sud.	—	—	4.167	4.167
Rhodésie	—	—	3.120	3.527
Allemagne :				
Ouest.	—	—	464	718
Sud-Ouest	—	—	1.598	1.598
Togo	—	—	195	298
Cameroun	—	—	107	107
Angleterre :				
Ouest.	—	—	939	949
Sierra-Leone	—	—	410	410
Côte d'Or.	—	—	270	270
Lagos	—	—	204	437
Maurice	—	—	212	212
France :				
Afrique Occidentale. .	—	—	1.421	1.479
Côte des Somalis . . .	—	—	309	310
Madagascar.	—	—	173	272
Réunion	—	—	127	127
Italie (Erythrée). . . .	—	—	115	115

Portugal :				
Angola	—	—	543	1.024
Mozambique	—	—	588	588
Total.	4 610	13 143	33 481	36.854

Au 31 décembre 1909, il y a au moins 1.006.948 kilomètres, puisque le Canada et les Etats-Unis arrêtent leur statistique au 30 juin. Au Canada, on construit en 1912 les lignes achevant l'édifice qui amènera un raccourcissement de 500 kilomètres d'un bord à l'autre ; la ligne décisive de Costa-Rica est livrée en janvier 1911 ; au Brésil, la ligne atteindra Corumba en 1914 ; le Brésil sera coupé en deux ; dans l'Argentine, on dessert la province de Salta ; au Paraguay, on projette la ligne de Villeta à l'Assomption (18 milles) et à Sguazir. Il en est de même en Europe ; la Suisse construit Moutier-Longeau ; la Serbie construit ; l'Allemagne arrive à la perfection ; la société des Batignolles négocie le raccord entre la Turquie et la Grèce, trois faits qui se rattachent aux lois générales, oppressent la péninsule balkanique : 1° la jonction de la Grèce ; 2° la volonté de la Russie d'aller au Montenegro ; 3° l'ambition de l'Autriche. Un de ses ministres crut à la faiblesse de la Russie et voulut que l'Autriche domina dans les Balkans par une ligne Mitrovitza-Salonique ; il voulut aussi améliorer les chemins de fer de Bosnie-Herzégovine après l'avoir annexée. Chacun a peur de tous les autres, veut rester isolé. Enfin l'Autriche tient les clés de la Serbie.

La lacune du Canada et des Etats-Unis peut comprendre jusqu'à 7.000 kilomètres ; en revanche, on a des nouvelles intéressantes ; ainsi en 1912, au Brésil, la ligne du rio San-Francisco est en pleine construction ; le chemin de fer Madeira-Mamoré est terminé ; celui de Matto-Grosso sera fini en 1914. — La ligne Arico-La Paz est finie en 1912 ; elle a 477 kilomètres et s'élève à 4.264 mètres. En Suisse, la ligne de la Jungfrau est presque finie ; on livre 2.230 kilomètres au Chili en 1911, encore en 1912. En 1911, on a 40.000 kilomètres au Canada et de nouvelles lignes en construction qui promettent pour 1916 l'achèvement de l'édifice ; en 1912, on inaugure la ligne Rio-de-Janeiro à l'Uruguay ; on commence de grandes lignes en Argentine ; on livre des lignes intéressantes au Chili. En France, 50.212 kilomètres en avril 1912. Le trajet de Paris au Japon demande 37 jours par mer ; 15 par terre. On gagnera encore 4 jours *(La Vie en chemin de fer)*. La Suisse sera finie en 1913 ; on commence des lignes importantes au Mexique.

On sait, en 1912, qu'il faudra la monstruosité des réseaux français et allemand pour amener la percée des Vosges, pour les touristes. Les difficultés politiques étouffent les voyageurs. On a une loi plus générale : un seul homme veut dominer l'univers, peut l'incendier, le troubler. Qu'est-ce

quand des millions d'hommes sont réunis sur un même point ? Telle est la loi générale de l'univers, de l'Espagne ou de l'Italie. Par suite du morcellement du sol, même pas le terrain pour construire une ligne, quand un bourgeois achète d'abord son terrain. Cependant, depuis le 1er janvier 1911, on ne cesse de construire partout. Ainsi le Brésil a 22.128 kilomètres en décembre 1911. Tous ces faits compensent la lacune des Etats-Unis qui peut aller jusqu'à 4.500 kilomètres, confirment la loi générale que le chemin de fer est une œuvre d'art entre les mains de fous. Pourtant, le progrès est très vif en Europe ; le Guatemala se joindra au Mexique en 1913. On a surtout l'idée d'un réseau plein, parfait, réalisé comme en Allemagne ; en France, avec toutes les lignes en construction, on prévoit l'achèvement pour 1915.

Toutes ces nouvelles témoignent d'un mouvement profond qui ne se ralentit pas. On peut presque esquisser une théorie de la période 1910 à 1925. Il est certain que divers réseaux arriveront à satisfaction complète comme l'Allemagne et s'arrêteront ; la construction sera finie. Il est aussi certain que divers pays construiront beaucoup, comme la Russie, le Brésil, l'Afrique : en 1912, on a un projet pour la Perse. Il y a plus de 4.000 kilomètres en construction au Brésil, en 1912. On s'accorde à penser que la transformation économique de l'Equateur commence en 1912 ; que l'Uruguay sera fini en 1913. Comme en Afrique, chaque année apporte une ligne ou une révolution. Les chiffres que nous avons donnés pour l'Europe sont pour fin 1910.

L'Equateur construit 40 kilomètres du chemin de fer central ; le Mexique a 2.000 kilomètres en construction ; le Chili livre beaucoup et le Brésil. Tout cela en 1912.

En 1912, on aboutit à des réseaux monstrueux, comme la France ; on voit jusqu'à quel degré le chemin de fer bouleverse toutes les parties d'un pays, le disjoint : on a une œuvre complète, riche, une sculpture formée par les chemins de fer et tramways en construction. L'édifice est complet. Quant aux pays immenses comme le Canada et le Brésil, ils sont loin d'arriver à l'unité complète, c'est-à-dire pour le Brésil, il faudrait environ 85.000 kilomètres et il ne possède que 0,3 avec 25.500. Mais il faut ajouter que 4.000 kilomètres sont en construction en 1912 et que l'on peut compter sur une moyenne de 1.100 kilomètres par an.

On est d'accord pour signaler au Canada la révolution de 1912 et penser qu'elle sera finie en 1915. — Le Mexique, le Guatemala et le Salvador forment une société pour unir leurs réseaux en 1913 : 68 kilomètres seulement séparent le Guatemala du Mexique. — En France, il y a un projet entre l'Allemagne : l'état-major ne s'oppose plus. — On construit en Portugal. — Enfin, en Afrique, on a le projet arrêté d'une ligne partant de la colonie portugaise, traversant le Nyassaland jusqu'à la rive nord du Zambèze. — Madagascar aura une ligne de plus en 1913. — L'ensemble

de ces nouvelles prouve que la période 1910-1925 sera d'une richesse extrême et d'une construction plus facile.

1912 apporte une véritable synthèse. On est sûr que le Canada terminera son œuvre en 1915 ; on construit dans l'Amérique centrale : dans l'Equateur on a la ligne Manta-Santa-Ana. Le Brésil aura ses lignes essentielles en 1915 puisqu'il a 22.000 kilomètres en mai 1912 et plus de 4.000 kilomètres sont en construction.

En Afrique, on construit la ligne qui joint les lacs V. Nyanza et Kioga. D'après les Archives, il y a au 31 décembre 1910 1.030.014 kilomètres. Depuis fin 1895, la moyenne est de 23.953 kilomètres par an. On a au Canada 39.792, aux Etats-Unis 388.173, en Amérique 526.382. L'Asie a peu augmenté, 101.916. L'Afrique arrive à 36.854 (Egypte 5.913, colonie du Cap 6.070, la Rhodesia a 3.527. L'Afrique allemande se répartit ainsi : Togo 298, l'Afrique orientale 718. L'Australie arrive à 31 014.

En Asie, on a un chemin de fer de Merv à Kouchk ; l'Inde a 51.647 kilomètres en 1910 ; 1.200 kilomètres ont été livrés en 1911. *(Économiste Européen.)*

Fin du Tome III et dernier.

Bar-le-Duc. — Imprimerie Edmond JOLIBOIS, 55, boulevard de la Banque.


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 068222998